LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLII - NUMERO 6 GIUGNO 1936 - XIV E. F.

ANNO XLII
1936 - XIV

LE VIE D'ITALIA

Numero 6
GIUGNO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1936
Italia e Colonie: L. 18,50 (Estero L. 36,50)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

CONSENTE LE MAGGIORI
VELOCITA'
OFFRE ASSOLUTA
SICUREZZA
M. DUSE
PIRELLI
"STELLA BIANCA"

L'ALBO D'ONORE DEL T. C. I.

Il terzo elenco dei gloriosi Caduti in Africa Orientale, appartenenti al Sodalizio, si illumina al riverbero della folgorante Vittoria. Mentre scriviamo i nomi sacri, tutte le bandiere garriscono al vento, ardono sugli edifici e sui monti tutti i fuochi, esultano tutti i cuori d'Italia per la presa di Addis Abebà.

Sentiamo di stringere in pugno la realtà trionfale alla quale gli Eroi cooperarono col sacrificio senza risparmio, onde oggi coroniamo i nomi di questi nostri Fratelli caduti in combattimento con «la semplice, irrevocabile, definitiva proposizione» *enunciata dal Duce:* « l'Etiopia è italiana ».

Questo è il fatto prodigioso che li compensa appieno della vita perduta e colma in parte il vuoto da Essi lasciato nelle singole case e fra le file della grande Famiglia del Touring.

Nè il Sodalizio, partecipe coi suoi 460.000 Soci all'epica esultanza nazionale, per la «riapparizione dell'Impero sui colli fatali di Roma», *dimentica che il sacrificio ha fruttato con la Vittoria, la Pace; anzi, in questa Pace si ripromette di operare con moltiplicato fervore affinchè l'Etiopia, divenuta italiana, sia, come ogni altro lembo della Patria, illustrata agli Italiani nelle sue bellezze e nelle sue promettenti risorse: in tal modo il Touring, fedele ai suoi compiti, intende contribuire alla valorizzazione di quella terra che il piccone e la spada ci hanno per sempre donato e per la quale il Re Vittorioso ha assunto il titolo di Imperatore.*

Amagliani Pietro ...... Soldato del Genio
Argenti Achille ...... Capitano di Fanteria
Bait Francesco .... Sergente Maggiore Alpini
Bolognese Franz ...... Tenente di Fanteria
Biaselli Bruno .... Sottotenente Artiglieria
Cadel Mario .... Sergente A. A.
Candoli Ruperto ...... Sergente Pilota
Coco Ignazio .... Carabiniere
D'Astolfo Emilio .... Tenente degli Alpini
Di Giannantonio G. Attilio Carabiniere
Federici Mario .... Sergente Magg. di Fanteria
Frasca Federico .... Tenente di Artiglieria
Galassi Romolo .... Centurione M.V.S.N.
Gallinelli Alfredo .... Caporale di Fanteria
Litto Nicola .... Carabiniere
Mameli Mario .... Sottotenente A. A.
Morselli Fortunato ... Sergente
Padovani Adamo ...... Capitano A. A.
Paglia Guido .... Centurione M.V.S.N.
Trinchese Geremia ..... Tenente di Fanteria

Per la rinascita dell'Impero.

La Presidenza del T. C. I., sicura interprete dei sentimenti dei 460.000 Soci uniti in una stessa ardente fede con tutto il popolo italiano, esultante per la rinascita dell'Impero, ha inviato al Re e al Duce i seguenti telegrammi:

A S. M. il Re d'Italia, Imperatore d'Etiopia:

Nello storico momento oggi vissuto dalla Patria ingrandita et rinnovata per virtù di reggitori et valore di combattenti mezzo milione Soci del Touring Club Italiano porgono unanimi Augusta Reale Imperiale Maestà la espressione loro giubilo devota riconoscenza indefettibile amore.

Al Capo del Governo:

Nel momento in cui Roma madre raggiunge gloriosa tappa della sua risorta grandezza antica unanimi cinquecentomila Soci del Touring Club Italiano porgono omaggio loro devozione et riconoscenza allo artefice insuperabile orgogliosi opera poderosa imperitura nei fasti della Patria rinnovata.

La XII Assemblea del « Conseil Central du Tourisme International ».

La convocazione di una adunata di cultori del turismo in Roma racchiude nella stessa scelta della Sede l'auspicio e la certezza del successo: e un successo pieno dobbiamo registrare per i lavori della XII Assemblea del *Conseil Central du Tourisme International* svoltisi nell'Urbe dal 24 al 28 dello scorso aprile.

L'importante consesso che, come dice il suo nome, ha lo scopo di occuparsi delle questioni di turismo internazionale e di coordinare gli sforzi e le attività intese a renderne sempre più efficiente lo sviluppo, riunisce le Amministrazioni Governative di quasi tutti gli Stati d'Europa e di alcuni d'altre parti del mondo e le principali Associazioni turistiche delle varie Nazioni offrendo loro la possibilità di addivenire a scambi di vedute dirette e di collaborare insieme al raggiungimento degli obiettivi che l'auspicato incremento del turismo propone di conseguire. Ogni anno, poi, il *Conseil Central du Tourisme International* si riunisce in assemblea, nel corso della quale i più svariati problemi relativi al turismo internazionale vengono discussi e importanti deliberazioni in merito vengono adottate.

Per una singolare coincidenza il nostro Paese ha avuto suoi graditi ospiti le maggiori competenze nel campo del turismo europeo proprio in un anno in cui, secondo le previsioni dei nostri amici sanzionisti, il movimento turistico italiano avrebbe dovuto segnare una paralisi mortale! Al contrario, la Direzione Generale per il Turismo alle dipendenze del Ministero per la Stampa e la Propaganda nulla ha trascurato, valendosi anche della collaborazione degli altri maggiori Enti turistici nazio-

nali, perchè il soggiorno romano dei graditi ospiti lasciasse in ciascuno di essi un ricordo incancellabile e la netta impressione di come siano intatte e anzi in pieno sviluppo le capacità organizzative del turismo italiano attraverso la sua attrezzatura e le sue iniziative.

I Delegati e le loro famiglie ebbero così agio di partecipare ad una serie di manifestazioni e di ricevimenti che, inframezzati opportunamente ai lavori dell'Assemblea valsero a far loro conoscere le meraviglie della Città Eterna, l'incanto dei suoi dintorni e a rendere sempre più cordiali i rapporti tra i rappresentanti dei vari Paesi riunendoli tutti in un clima del più acceso entusiasmo per l'Italia, per il Duce, per il Fascismo. Sentimenti, questi, che vennero mirabilmente espressi a nome di tutti gli ospiti stranieri dal Presidente fondatore del C.C.T.I. Mr. Edmond Chaix e dal Presidente effettivo Conte de Liedekerke Beaufort in una serie di nobili discorsi da essi pronunciati, e che raggiunsero la loro più alta espressione nel corso della udienza che S. E. il Capo del Governo accordò ai rappresentanti delle varie delegazioni.

Il nostro Sodalizio, membro del *Conseil Central* fin dalla fondazione di esso, non ha mancato naturalmente di dare alla manifestazione la più viva cordiale collaborazione. La Delegazione del Touring, composta dal nostro Presidente Sen. Carlo Bonardi, dal Vice Presidente Ing. Mario Bertarelli, dal Consigliere Dott. Carlo Moldenhauer, dal Segretario Generale Dott. Attilio Gerelli e dal Dott. Gian Paolo Mezzanotte, ai quali si aggiunse l'On. Italo Bonardi, Vice Presidente dell'*Alliance Internationale du Tourisme*, partecipò fattivamente ai lavori dell'Assemblea offrendo il contributo della propria esperienza nel campo del turismo.

Due furono i temi che il Touring propose all'esame del *Conseil* e che naturalmente riscossero il più vivo interesse. L'uno contenente proposte per agevolare l'estinzione degli obblighi doganali che incombono al turista straniero quando la sua autovettura sia tolta alla di lui libera disponibilità a seguito di incidenti di varia natura. L'altro per chiedere l'introduzione sulle reti ferroviarie dei maggiori Paesi d'Europa di particolari agevolazioni, a somiglianza di quanto hanno disposto le Ferrovie francesi, a favore dei turisti che intendendo compiere in ferrovia lunghi spostamenti desiderino però farsi seguire dalla propria vettura così da poterne fare uso una volta giunti a destinazione.

La sera di lunedì 27 aprile la Presidenza del nostro Sodalizio offerse ai Delegati e alle loro Signore un pranzo svoltosi in una atmosfera di cordiale signorilità e di entusiasmo per il Paese ospitante. Il Senatore Bonardi recò ai convenuti il caldo saluto del Touring e a lui risposero con elevate espressioni e coi più accesi sentimenti di ammirazione per lo sforzo vittorioso che l'Italia fascista sta compiendo, Mr. Duchaine, Segretario Generale dell'*Alliance Internationale du Tourisme* e Presidente del Touring Club del Belgio e Mr. Edmond Chaix, Presidente Onorario del *Conseil Central* e Presidente del Touring Club di Francia.

Il giubileo del Touring Club Austriaco.

Il giorno 21 aprile si è celebrato a Vienna il giubileo del Touring Club Austriaco con una cerimonia alla quale parteciparono il Presidente della Repubblica Austriaca Miklas, vari Ministri, l'Arciduca Francesco Salvatore, il Ministro d'Italia Preziosi e le rappresentanze dei più importanti Touring Clubs europei.

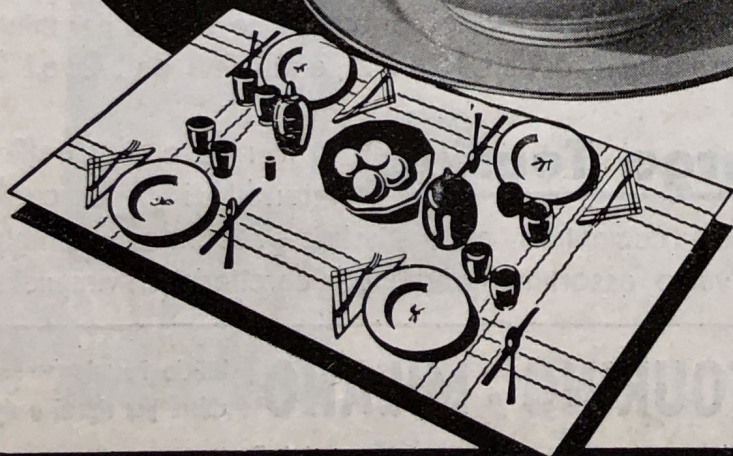
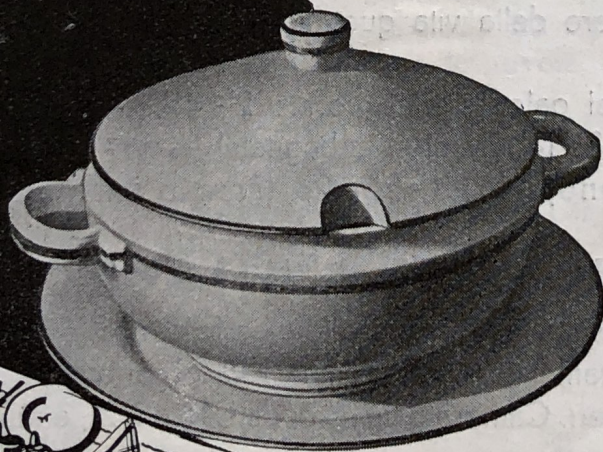
Durante la cerimonia, che ebbe luogo alla presenza di varie migliaia di soci del Touring Club Austriaco, pronunciò un discorso il Presidente della Repubblica.

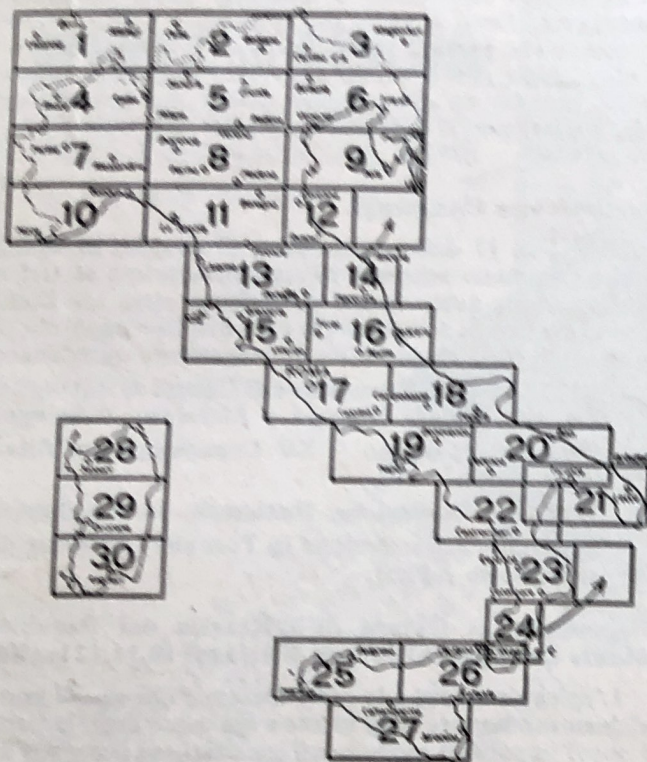
Rappresentava il Touring Club Italiano l'On. Italo Bonardi il quale, dopo i discorsi ufficiali, ha portato ai convenuti il saluto del nostro Sodalizio, auspicando che gli scambi turistici con l'Italia si facciano sempre più intensi.

La busta-custodia della « Carta dell'Etiopia » al milione.

Per raccogliere via via le cartine dell'Etiopia inserite mensilmente ne *Le Vie d'Italia*, il Touring ha fatto preparare una solida ed elegante *busta-custodia*, capace di tutti i 20 fogli in cui la *Carta dell'Etiopia* al milione è stata suddivisa. Questa *busta-custodia* — che riproduce da un lato, a 5 colori, una delle più interessanti e curiose carte seicentesche dell'Abissinia, tratta dal famoso raro atlante di Abramo Ortelio, edito ad Anversa nel 1571, — mentre sarà messa in vendita al prezzo di L. 2, comprese le spese di spedizione in Italia e Colonie (Estero L. 3) *verrà regalata a tutti quei Soci che*, abbonati, *procureranno a* « Le Vie d'Italia » *un altro abbonato*. Il che non dovrebbe essere difficile, pensando che l'abbonamento rappresenta una notevolissima economia: contro la quota d'abbonamento di *L. 18,50* (Estero *L. 36,50*) sta infatti la spesa annua di L. 30 per l'acquisto a numero.

La « Carta automobilistica d'Italia al 200.000 ».

Come abbiamo già annunziato, è stata completata la pubblicazione della Carta Automobilistica d'Italia al 200.000 in 30 fogli. Ne riproduciamo il quadro d'insieme, ricordando che ciascun foglio è in vendita al prezzo di L. 4 (più, per spese di spedizione, L. 1 per il 1° foglio e L. 0,20 per ciascuno dei successivi). La colle-

Palazzo dell'Esposizione Internazionale delle Arti Decorative e Industriali Moderne e dell'Architettura Moderna

zione completa dei 30 fogli costa L. 80 alla Sede, L. 85 in Italia e Colonie, L. 100 all'Estero.

La Carta viene pubblicata anche in una speciale edizione in forma di Atlante che prende appunto il nome di *Atlante Automobilistico d'Italia* al 200.000. Il volume I (Italia Settentrionale), solidamente rilegato in tela e con l'aggiunta di 106 piante di città per gli attraversamenti, è in vendita a L. 40 alla Sede del T. C. I., a L. 43 in Italia e Colonie e a L. 46 all'Estero.

Il II volume (Italia Centrale, Meridionale e Insulare) con 54 tavole e 80 piante di città per gli attraversamenti, è in vendita alle medesime condizioni del primo.

L'opera completa, in due volumi, costa L. 80 alla Sede del T. C. I., L. 85 in Italia e Colonie, L. 100 all'Estero.

Un esempio da imitare.

Altri Soci Vitalizi, oltre quelli di cui abbiamo pubblicato i nomi negli ultimi fascicoli, hanno voluto rimborsare al Touring la somma integrativa occorrente per la conversione della loro quota vitalizia in Rendita 5 %, ed a tale scopo hanno inviato al Sodalizio un assegno di L. 22,50. Eccone i nomi:

S. Ten. Med. Antonio Biasio, Padova; Sorlini Agostino, Varese; Dott. Giuseppe Marobbio, Milano; Dott. Carlo Marobbio, Milano; Dott. Pietro Velardi, Milano; Cav. Carlo Bossi (Console del T.C.I.), Albino; Reggiori S.adro, Varese; Griffa Pietro, Moncalieri; Ing. Comm. Dott. Costantino Coltellacci, Roma; Coltellacci Maria, Roma; Conte Avv. Gr. Uff. Benedetto Perotti, Roma; Cap. Alfredo Serra, Napoli; Grosso Cesare, Torino; Rag. Pino M. Tamanti, Cesena; Dott. Dorando Climelli, S. Martino; Dott. Comm. Nino Porta, Pallanza; Convenevole Vincenzo, Avellino; Rag. Domenico Bosisio, Erba; Besana Pietro, Milano; Gatti Silvio, Milano; Dott. Attilio Mariani, Stradella; Prof. Angiolo Pavolini, Firenze; Monti Decimo, S. Margherita Ligure; Avv. Guido Porto, Roma; Ing. Comm. Tito Consigli, Tirana; Pettini Luisa Ved. Burresi, Firenze; Dott. Giulio Cin-

quini (Console del T. C. I.), Siena; Cav. Rag. Ottavio Balestreri, Ferrara; Dott. Cav. Umberto Natale, Firenze; Prof. Angelo Coppadoro, Milano; Ing. Emilio Zabban, Bologna; Dott. Enrico Ravenna, Bologna; Ing. Igino Crescenzi, Bondeno; Dott. Cesare Alberto Boretti, Milano; Rag. Cav. Romualdo Genuario, Venezia; Rag. Giovanni Vuga, Trieste; Dott. Ing. Ernesto Giuseppe Bianchi, Milano; Dott. Ing. Ruggero Monterisi, Barletta; Avv. Cav. Mario Cappa, Casale Monferrato; Rag. Giorgio Murari, Milano; Murari Luciana, Milano; Cartoleria Murari Giorgio, Milano; Tominetti Ambrogio, Milano; Artom Mario, Milano; Dott. Emilio Corsini, Trento; Geom. Giovanni Mansutti, Prato; Cav. Avv. Lazzaro Jarach, Milano; Rag. Angelo Ramponi, Milano; Avv. Cav. Clotildo Vanzina, Arona; Dott. Alessandro Borzini, Mondovì (Piazza); Rag. Artorige Moschini, Milano; Massenz Umberto, Belluno; De Marchi Amelia, Saluzzo; Dott. Pietro Grenni, Torino; Conte Ing. Cav. Gr. Cr. Luigi Cozza, Roma; Cav. Ten. Col. Armando Marino, Napoli; Rag. Aleardo Lorenzoni (Console del T.C.I.), Bassano del Grappa; Vietti Giuseppe (Console del T.C.I.), Druogno (Novara); Rag. Desiderio Mametti, Como; Ing. Oscar Sinigaglia, Roma; Lanfranchi Giuseppe, Pavia; Gr. Uff. Lamberto Garroni, Roma; Generale Gr. Uff. Andrea Caorsi, Modena; Grimaldi Antonio, Napoli; De Cicco Amedeo (Console del T.C.I.), Catanzaro; Comm. Vincenzo Alunni, Firenze.

La « Campagna del Mezzo Milione ».

Secondo quanto stabilisce il regolamento della « *Campagna del mezzo milione* » è stata estratta a sorte fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi fra il N. 801 e il N. 900 una copia dell'*Atlante Internazionale* col relativo commento geografico-statistico *Gli Stati del Mondo*.

Il premio è toccato in sorte al Sig. Cap. A. A. Giuseppe De Zorzi, Console Militare del T.C.I., R. Aeroporto di Macallé. Coloro che non conoscessero le norme della « Campagna » richiedano al Touring, anche mediante semplice biglietto di visita con le iniziali « C.M.M. », lo stampato che porta il regolamento del concorso, e non dimentichino che il primo capoverso del regolamento stesso esprime un'affermazione quanto mai lusinghiera per i partecipanti al concorso stesso: *Per ogni nuovo Socio, un premio!*

Escursioni e Campeggi.

Dall'11 al 17 dello scorso mese di maggio, ha avuto luogo con pieno successo l'*Escursione-crociera al Golfo di Napoli* alla quale hanno partecipato oltre 150 Soci. Siamo ora lieti di annunciare le altre manifestazioni che il nostro Ufficio Escursioni ha in programma quest'anno:

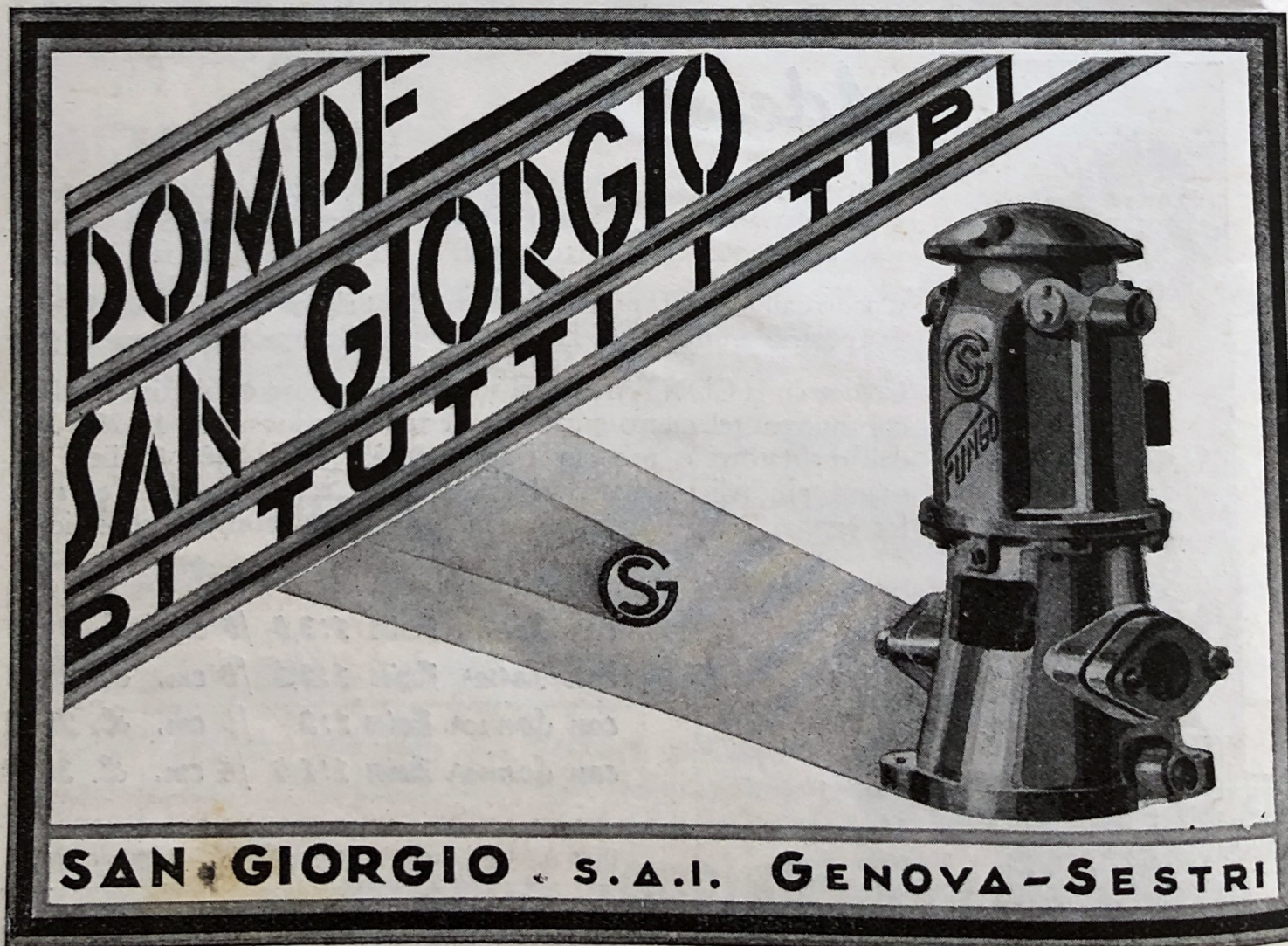
10,11,12 luglio – **Escursione ai Campi di Battaglia del Pasubio, Monte Grappa e Altipiano d'Asiago.**

26 luglio-22 agosto – **XV Campeggio all'Adamello** (3 turni);

Agosto – **Escursione Nazionale in Ungheria;**

Settembre – **Escursione in Toscana** (provincie di Siena, Grosseto e Pisa).

Escursione ai Campi di Battaglia del Pasubio, Monte Grappa e Altipiano d'Asiago: 10,11,12 luglio.

L'epica risonanza e le sacre memorie che questi nomi richiamano sempre nella mente e nel cuore degli Italiani, i nuovi imponenti monumenti innalzati sul Grappa e ad Asiago per custodire le sacre spoglie dei Caduti, l'avvenuta sistemazione, a cura del Ministero per la Stampa e la Propaganda, della *Strada della Prima Armata*, de-

SEDE AL MONTE:

PONTE DI LEGNO

(PROVINCIA DI BRESCIA)

VALCAMONICA (m. 1300)

TELEFONO N. 17

AMBIENTE SIGNORILE
TRATTAMENTO INDIVIDUALE
LIMITATO CONTINGENTE DI
ALLIEVI • PREPARAZIONE AD ESAMI
AUTUNNALI

TUTTI GLI SPORTS
ASSISTENZA SANITARIA

Rette da L. 570— a L. 750— mensili.

ISTITUTI MASCHILI MARE-MONTE

PER LE VACANZE DEI VOSTRI FIGLIUOLI

FRA I 6 ED I 15 ANNI

SEDE AL MARE
E DIREZIONE GENERALE:

RUTA DI CAMOGLI

(PROVINCIA DI GENOVA)

PROMONTORIO PORTOFINO

TELEFONO N. 3607

LANX-POMÈ

scritta e illustrata in questo stesso numero della Rivista, inducono il Touring a riportare i propri Soci verso i Campi di Battaglia dell'Alto Vicentino.

Il ritrovo dei partecipanti è fissato per *venerdì 10 luglio* a *Vicenza*. Il mattino sarà dedicato a una rapida visita degli insigni monumenti della Città Palladiana. Nel pomeriggio la carovana di automezzi si porterà a *Recoaro*, sostando nel percorso a *Valdagno*, per consentire la visita dei grandiosi impianti industriali lanieri e delle perfette opere assistenziali locali.

Sabato 11 luglio, dalla verde conca di Recoaro, i torpedoni, valicato il *Passo Xon*, porteranno a Valli del Pasubio e saliranno quindi alla *Bocchetta di Campiglia*. Da questo punto i partecipanti potranno recarsi a *Porte di Pasubio* come loro aggrada, sia percorrendo a piedi in circa ore 2,30 la *Strada della Prima Armata* che taglia arditamente gli strapiombi della rocciosa parete meridionale, sia proseguendo in autovetture per la *Strada degli Scarubbi* che si inerpica sul versante settentrionale della montagna.

Dopo la salita in vetta al *Pasubio* e la visita della Zona Sacra, verrà consumata la colazione al sacco con cestini accuratamente preparati. Nel pomeriggio la carovana proseguirà per *Schio* e *Asiago*, visitando queste due graziose città e, in prossimità della seconda, il nuovo grandioso Monumento-Ossario, innalzato sul colle Laite, che custodisce le Salme di oltre 35.000 Caduti.

Domenica 12 luglio, la carovana, per Maróstica, Bassano e la *Strada Cadorna*, salirà in vetta al *Grappa*, l'infrangibile baluardo ove ebbe inizio l'immane battaglia che doveva ridare alla Patria i suoi sacri confini. Ivi è stato inaugurato nell'ottobre scorso dal Maresciallo d'Italia Giardino, alla vigilia della Sua dipartita terrena, il *Cimitero Monumentale degli Italiani*, che custodisce degnamente i resti gloriosi di oltre 20.000 Salme, vegliate dalla Madonnina del Grappa. E anche qui, subito dopo lo scioglimento delle nevi, il Touring vuole portare in devoto pellegrinaggio i propri Soci che potranno visitare, oltre il nuovo grandioso Cimitero-Ossario, la *Via Eroica*, la *Galleria Vittorio Emanuele* e la *Caserma Milano*.

Consumata la colazione al bene attrezzato Rifugio Albergo di Cima Grappa, verrà effettuato il ritorno a Vicenza sostando brevemente a *Bassano* e a *Maróstica* che vede quest'anno la sua magnifica cinta muraria e le sue torri restaurate per volere del Duce.

I partecipanti all'Escursione usufruiranno della riduzione del 50 % sul prezzo del biglietto di andata e ritorno da tutte le stazioni del Regno a Vicenza.

La quota di partecipazione è fissata in L. 225.

Per esigenze di ordine logistico i posti sono limitati. Le iscrizioni si chiuderanno appena raggiunto il numero stabilito e, comunque, improrogabilmente il 1° luglio.

Il programma particolareggiato del viaggio viene spedito a chi lo richiede unendo un francobollo da L. 0,50.

Le Vie d'Italia e del Mondo.

Il numero di giugno de *Le Vie d'Italia e del Mondo* ha il seguente interessantissimo sommario:

La Direzione: *Impero;* R. Almagià: *L'Islanda, terra del gelo e del fuoco;* F. Tajani: *La moneta del Mondo;* G. Zignani: *Dall'alto Nilo ai campi di San Martino;* B. Moretti: *La stampa cattolica nel mondo;* G. M. Grivola: *Pionieri d'Africa alla Mostra del Libro Coloniale;* C. Capra: *Gli Aborigeni dell'Australia;* V. Conti: *Il matrimonio cinese;* M.: *Assisi* (con tavole a colori).

L'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia e del Mondo* costa L. 40,50 (Est. L. 65,50); quello semestrale L. 20,50 (Est. L. 33). Abbonamento cumulativo a *Le Vie d'Italia e del Mondo* e *Le Vie d'Italia:* L. 51 (Est. L. 88).

Comunicazioni

Il biglietto turistico di libera circolazione.

Una innovazione notevole è stata apportata in materia di facilitazioni ferroviarie a favore degli stranieri e degli italiani residenti all'estero per i viaggi sulla rete statale italiana con la istituzione del « biglietto turistico di libera circolazione », il quale per la estrema modicità di prezzo e per il complesso delle altre agevolazioni accessorie connesse si presenta molto vantaggioso in confronto di tutte le analoghe facilitazioni ferroviarie finora concesse. Risulterà subito evidente questo vantaggio, tenendo presente che il possessore del nuovo biglietto della serie valida sei giorni, potrà, entro detto periodo, viaggiare in lungo e in largo, su tutta la rete statale, senza formalità, pagando appena cento lire, cioè qualche lira di più dell'importo di un biglietto di andata-ritorno a prezzo ridotto del 70 % dal confine a Roma.

Più precisamente il nuovo « biglietto turistico di libera circolazione » (che sostituisce le varie serie di « biglietti di libera circolazione » a prezzi già ridotti per stranieri, di validità di 8 e 15 giorni) ha le seguenti validità e i seguenti prezzi:

Validità	Prezzo del biglietto (lire)		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
6 giorni	240	170	100
15 »	530	360	210
30 »	900	620	360

Premesso che l'acquisto del biglietto di nuova istituzione si effettua esclusivamente presso le agenzie all'estero della Compagnia Italiana Turismo, Wagons Lits-Cook ed American Express, è da tener presente che il suo acquisto ed il suo uso sono subordinati alle seguenti condizioni:

a) che il pagamento dell'importo sia fatto nella valuta del Paese di vendita, oppure in sterline o dollari o franchi svizzeri o franchi francesi o, ancora per qualche Paese, in quelle altre valute che l'Amministrazione italiana fosse ulteriormente per indicare.

b) che il viaggiatore abbia acquistato od acquisti contemporaneamente « lettere di credito turistiche », o « assegni turistici », o « buoni alberghieri », o « buoni per servizi turistici », corrispondenti al minimo di soggiorno appresso indicato al punto *c*);

c) che il viaggiatore si trattenga effettivamente ed ininterrottamente in Italia almeno per un periodo rispettivamente di 5, 12, 25 giorni.

Agli effetti del computo del soggiorno, l'ultimo giorno di permanenza minima in Italia si considera come compiuto se iniziato.

A mettere ancora maggiormente in evidenza i vantaggi del nuovo tipo di biglietto, si avverte che esso è valido per tutti i treni, *senza pagamento di supplementi per l'uso dei treni rapidi e delle automotrici.*

In conseguenza dell'andata in vigore del « biglietto turistico di libera circolazione » sono state soppresse le seguenti facilitazioni:

— biglietti di libera circolazione a prezzi ridotti per stranieri, validi 8 e 15 giorni, con 4 serie di percorsi;

— biglietti a riduz. del 70 % per viaggi di andata-ritorno e circolari in 1ª classe con obbligo minimo di

permanenza in Italia di 12 giorni, combinati con « buoni alberghieri ».

Rimangono invece in vigore alle condizioni esistenti:

— i biglietti per viaggi individuali di andata-ritorno, a riduzione del 50 %;

— i biglietti per viaggi in comitive di almeno 8 persone, di andata-ritorno, a riduzione del 70 %.

Rimangono del pari in vigore le facilitazioni di cui appresso che hanno carattere particolare in quanto legate a speciali manifestazioni:

— biglietti per viaggi individuali di andata-ritorno a Roma e a riduz. del 70 % in base alla tessera della *Peregrinatio Romana ad Petri Sedem* e fino a tutto ottobre di quest'anno.

— biglietti per viaggi individuali di andata-ritorno a Roma e a riduz. del 70% e con facilitazione accessoria per quattro altri viaggi a riduz. del 50 % (in base a presentazione di apposito libretto a scontrini) per i Congressi indetti durante il periodo dell'Esposizione Mondiale della Stampa Cattolica.

Facilitazioni per la stagione estivo-autunnale.

È stato approvato il Decreto ministeriale 27 marzo 1936, N. 2317, con il quale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato viene autorizzata ad applicare, durante la prossima stagione estivo-autunnale la tariffa ridotta del 50 % per viaggi individuali alle località balneari, termali e climatiche, vincolando il ritorno ad una permanenza di almeno sei giorni nella località prescelta. Per le località balneari e termali le facilitazioni saranno applicate per un periodo di tre mesi; per le località climatiche invece per un periodo di due mesi.

Con lo stesso Decreto l'Amministrazione ferroviaria viene pure autorizzata ad istituire nei periodi suddetti ed in congiunzione con le facilitazioni suaccennate, speciali libretti a scontrini per famiglie con diritto ad effettuare, sempre con la tariffa ridotta del 50 %, dieci viaggi di andata e di ritorno, senza vincolo di soggiorno, fra la località prescelta di villeggiatura e quella di residenza abituale.

Infine l'Amministrazione ferroviaria è autorizzata, sempre durante la stagione estivo-autunnale, ad istituire per il movimento locale verso località balneari e termali, e per un periodo non superiore a quattro mesi, speciali biglietti giornalieri di andata-ritorno a tariffa ridotta del 50 % e biglietti di abbonamento quindicinali e mensili a prezzo ridotto.

Buoni postali fruttiferi di nuovo tipo.

Dal 1º maggio u. s. sono stati emessi nuovi tipi di buoni postali fruttiferi al saggio d'interesse del 5 % annuo, che si differenziano dai precedenti (3,50 %) per il diverso colore e per il sistema di numerazione che è progressiva per ciascun ufficio. I nuovi buoni, come quelli del vecchio tipo, sono da L. 100, 500, 1.000, 5.000, 50.000 e 100.000 e sono acquistabili e rimborsabili presso qualsiasi ufficio postale (le ricevitorie di 3ª classe non possono emettere o rimborsare quelli da 5.000, mentre i buoni da 50.000 e 100.000 si possono acquistare o rimborsare soltanto presso gli Uffici Centrali dei capoluoghi di provincia che ne sono autorizzati).

I titoli in questione sono, come è noto, nominativi, non cedibili, non sequestrabili, duplicabili ed esenti da imposte o tasse presenti e future. Possono altresì intestarsi ad una o più persone, ad Enti, Associazioni o Ditte, e sono vincolabili anche per cauzione a favore dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e di qualsiasi altra pubblica Amministrazione.

Modificazioni al servizio di posta aerea.

All'Aeroporto di Taliedo fa capo e si irradia una nuova linea aerea postale che, giungendo da Roma, prosegue per Francoforte sul Meno e Amsterdam col seguente orario:

partenza	Roma	10,25	*arrivo*	Milano	12,45
»	Milano	13,05	»	Francoforte	15,35
			»	Colonia	16,40
			«	Amsterdam	18,15

e nel senso inverso:

partenza	Amsterdam	9,25	*arrivo*	Colonia	10,05
			»	Francoforte	11,10
»	Francoforte	11,30	»	Milano	14 —
»	Milano	14,20	»	Roma	16,40

Il servizio per questa nuova linea è eseguito da trimotori tedeschi ed è diviso, sul tratto Roma-Francoforte, anche con le Aviolinee italiane, collegandosi a Francoforte con le corse aeree per Berlino, Amburgo, Copenaghen, Londra e Parigi.

Per il servizio di posta aerea Torino-Milano-Roma è stato poi stabilito il seguente orario:

partenza	Torino	7 —	*arrivo*	Milano	7,50
»	Milano	8 —	»	Roma	10 —
»	Roma	16 —	»	Milano	18 —
»	Milano	18,10	»	Torino	19 —

Servizio dei telegrammi «Collect» per l'Estero.

È stata ripristinata l'accettazione in servizio « *Collect* » dei telegrammi di tutte le categorie per tutti i Paesi delle Americhe, eccetto il Canadà e Terranova, per le vie *Italcable*, *Cial* e *Western-Union*.

Hanno pertanto facoltà di spedire, da tutti gli uffici dipendenti dall'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi, i telegrammi in servizio « Collect » (telegrammi, cioè, spediti senza pagamento immediato delle tasse) tutte le persone munite della speciale tessera rilasciata rispettivamente dalla Compagnia Italcable, e dalla Commercial Cable Company o dalla Western-Union Telegraph Company, e solo per l'indirizzo o gli indirizzi indicati nella tessera stessa.

Eccezionalmente i possessori di una delle tessere anzidette possono anche spedire a credito da Bari, Bologna e Cagliari, i telegrammi-lampo diretti alle città italiane con le quali è consentita tale categoria di corrispondenze.

Variazioni delle tasse telegrafiche per la Città del Vaticano.

Le tasse per i telegrammi diretti alla Città del Vaticano sono state stabilite come segue in lire-carta e per parola:

telegrammi ordinari 0,35;

telegrammi di stampa e lettere-telegrammi E L T 0,17 ½;

telegrammi C D E 0,24 ½;

con un minimo di 25 parole per le lettere-telegrammi E L T e 10 parole per tutte le altre categorie di telegrammi.

Innovazioni per i biglietti di famiglia in Francia.

Questo tipo di facilitazioni si differenzia, in Francia, alquanto dal tipo in vigore in Italia con vantaggi e svantaggi in confronto. In Francia sono compresi, agli effetti della riduzione, fra le persone di famiglia i discendenti e i congiunti. Per fruire delle riduzioni occorre che la famiglia sia composta di un minimo di *tre* persone, di cui obbligatoriamente il marito o la moglie, e che si effettui un viaggio di andata-ritorno o circolare di almeno 300 km. Occorre inoltre che sia prima avanzata domanda in apposito formulario, che deve essere presentato alla stazione di partenza *almeno 24 ore prima* dell'inizio del viaggio. La riduzione è del 50 % per le prime tre persone componenti il gruppo e del 75 % per le persone in più della terza. È ammesso durante i periodi stagionali o di vacanze che i singoli componenti della famiglia, per la quale sia stato rilasciato un biglietto collettivo, possano fruire della riduz. del 50 % per viaggi individuali di andata-ritorno dalla località di villeggiatura a quella di abituale domicilio.

FUNIVIE
DEL
CERVINO
CERVINIA (Breuil)
alt. mt. 2050
COLLE
S. TEODULO
TRAMAILLE GOILLET
PLAN-MAISON
BELVEDERE
CERVINIA
CERVINIA: la più suggestiva e solatia
conca del mondo.
INVERNO:
immense
distese
di neve
ESTATE:
incomparabili
escursioni sui
giganti delle Alpi
S. TEODULO - BREITHORN
campi di sci
estivi
dal CERVINO al ROSA
anfiteatro di eccelse vette
e scintillanti ghiacciai

Olio

Sasso

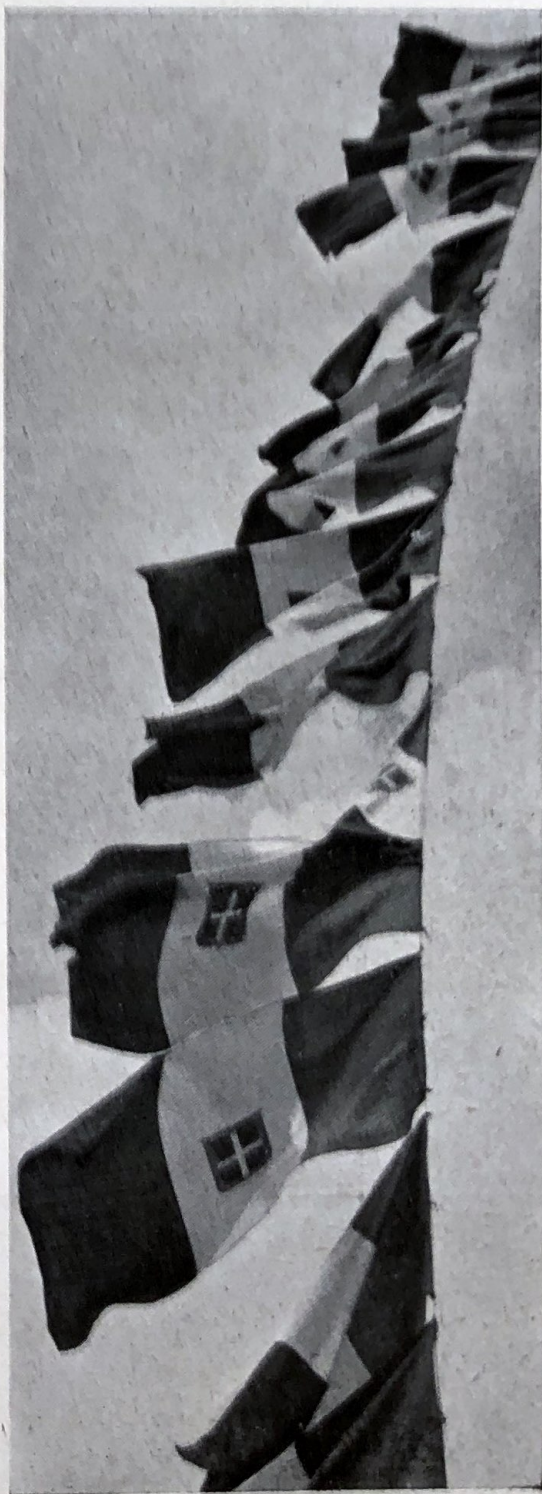
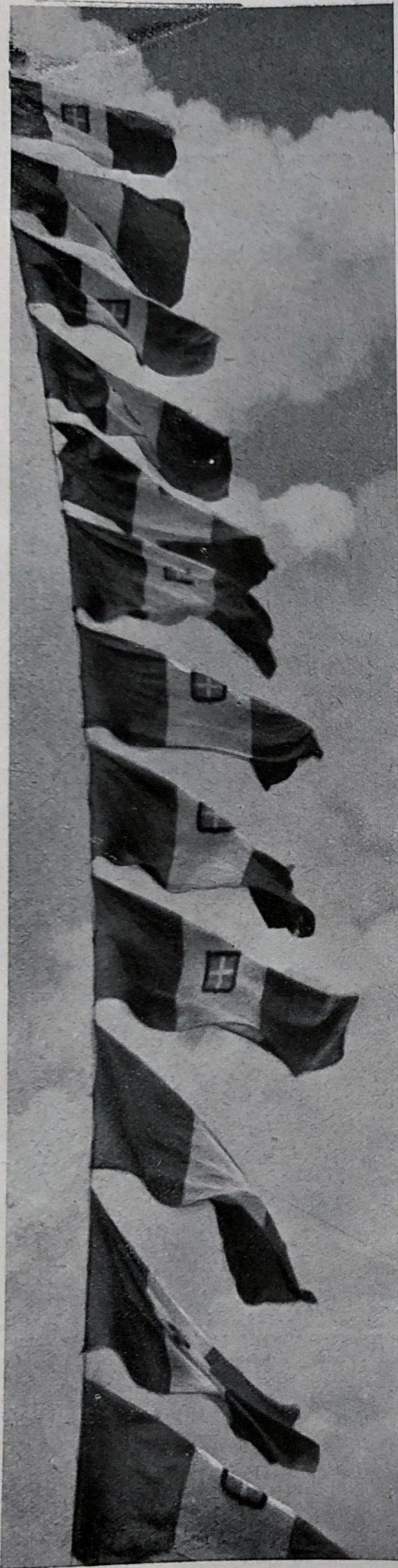
Preferito in tutto il mondo

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
ANNO XLII - NUMERO 6 GIUGNO 1936 - XIV E. F.

VITTORIA

L'impresa d'Etiopia, la gesta che l'onore del popolo italiano esigeva per vendicare i suoi Caduti, per difendere il suo diritto, per affermare la sua volontà civile innanzi allo schiavismo barbarico, si è conclusa con la nostra « folgorante » vittoria. Il Duce che la sera del 5 maggio annunciava all'Italia la conquista di Addis Abebà e la fine della guerra, proclamava, quattro giorni dopo, innanzi alle Forze Armate e a tutto l'acclamante popolo nostro, l'annessione dell'Etiopia e la fondazione dell'Impero. L'Italia giovane si è dimostrata, con la forza delle armi, con la forza dei suoi figli, e soprattutto con la forza del suo spirito, degna di percorrere quelle vie su cui sembrava si additasse la mèta dell'Impero solamente come una facile figura retorica. Gli Imperi si conquistano con le armi e si rinsaldano con le giuste leggi, ma, soprattutto si preparano, si conquistano, si conservano con lo spirito. Non esistono grandi azioni senza grande animo. Non esistono grandi Nazioni senza animo grande.

La vittoria in Etiopia entra come una pagina di fulgore nella nostra storia, non solamente per la eccezionale portata del trionfo militare, ma per la prova altissima che tutto lo spirito della Nazione ha voluto e sostenuto. Le colonie, un tempo, venivano conquistate per la volontà di questo o quel gruppo capitalistico o mercantile, con azioni che erano ben lontane dal richiedere la partecipazione morale, oltre che materiale, di tutto un popolo. Il secolo che ha visto formarsi, parallelamente al periodo delle grandi scoperte geografiche, le varie colonie africane, non ha visto impegnato nessun popolo in una conquista che era sempre, o quasi, fatta contro degli inermi, o ai danni di capi selvaggi che accettavano, in buona fede, i dubbi contratti che venivano offerti da un astuto mercante o da un esploratore tramutato in agente politico. Quando si è combattuto, con enorme disparità di mezzi, contro le « incoscie zagaglie barbare », la partita era discussa solamente nella sua sede, contro lo zulù o contro il cafro, e il popolo bianco conquistatore godeva, in Europa, dell'alloro unanime del civilizzatore. Più tardi, qualche azione coloniale in grande stile fu svolta e portata non sempre luminosamente a termine: ma a queste imprese la partecipazione spi-

rituale dei popoli era purtroppo assente, quando, addirittura, non negava l'impresa.

Le imprese coloniali italiane sono tipiche perchè corrispondono sempre invece, a un vero e proprio movimento dell'animo del popolo, dello spirito intero della Nazione. Il nostro non è mai stato un imperialismo capitalistico: ma il risultato di complessi moti spirituali che domandavano l'affermarsi di sempre crescenti energie della razza. Molte ragioni hanno condotto l'Italia in Africa: ma l'Africa non è mai stata considerata dagli Italiani come una qualunque e placida zona di sfruttamento, da far custodire a una bene armata polizia, e la cui colonizzazione si traduce solamente in tanti regolari tagli di cuponi nella comoda poltrona del capitale. La posizione geografica dell'Italia, tesa dalla natura verso il Continente Nero, era uno dei motivi che spingevano la nostra gente verso l'Africa: un altro era quello della assoluta necessità di espansione di un popolo che non vuole essere condannato a isterilirsi e a morire sui gioghi montani e nelle brevi pianure della sua penisola dalla incantante bellezza, ma dalla terra faticata e povera. Un superiore e quasi divino senso di diritto alla vita — contro alla comoda concezione dell'egoismo borghese che insegna la negazione alla vita per tutelare, senza rischi, il benessere dei pochi — portava e porta il popolo italiano a intendere la missione colonizzatrice come una missione di lavoro, e, dunque, come una missione di massa. Le imprese coloniali italiane sono tipiche imprese proletarie, così come lo erano, se ben si considera, quelle dell'antica Roma, da cui traggono diretta ispirazione. « L'Italia proletaria — disse con definizione illuminata il Duce — è in piedi ».

E' per questo che l'impresa coloniale italiana non è il portato della volontà di una qualunque casta, ma è una impresa totalitaria dello spirito italiano, del popolo italiano. Nessuna zona spirituale o materiale della Nazione è assente. Ogni braccio, ogni cuore, ogni cervello concorrono alla realizzazione della gesta.

Mussolini impersona questa volontà collettiva, e la illumina col suo genio. Figlio di popolo, la sua è impresa di popolo.

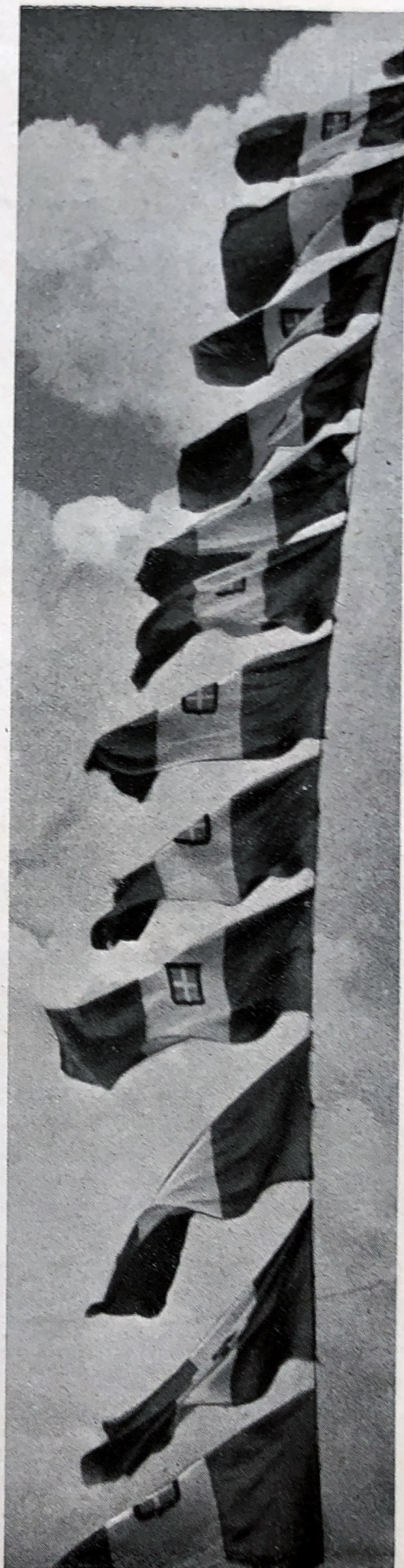
Ma l'animo deve esser grande. Bisogna che l'animo sia pronto a vincere ogni dubbio, a negarsi al tormento dell'ansia, ad affrontare, senza fissarne i limiti, il necessario sacrificio. Quando tutto un popolo si muove in una impresa, il combattente non è solamente l'uomo che impugna il moschetto: ma ciascuno, uomo o donna, che deve vivere nel clima di eroismo, di sacrificio, di disciplina della Patria in armi. Da quattordici anni il Fascismo preparava l'animo del Paese. Dal tempo dell'Intervento, Benito Mussolini forgiava le tempre spirituali della Nazione, non meno necessarie delle tempre degli acciai. Era giunto il momento della grande prova. Era l'ora del collaudo.

Si può immaginare prova più aspra di quella che l'Italia fascista ha affrontato? Essa vuol vivere. I suoi scarsi domini in Africa Orientale sono minacciati, ed essa esige inutilmente giustizia, innanzi a quello che dovrebbe essere il consesso delle Nazioni civili. Si vuole, sì, garantirsi il suo concorso per la pace o per la guerra avvenire, quella che difende la

pace del capitale degli Stati borghesi; ma non si vuole che abbia il suo posto al sole. La si desidera alleata: ma la si vuol povera. L'Italia risponde in nome del suo diritto alla vita, in nome del diritto della sua prorompente giovinezza. E allora è, da parte di cinquantadue Stati, l'assedio economico e la minaccia della guerra collettiva. Non si esita a portare l'Europa all'orlo della sua più tragica crisi, purchè l'Italia sia soffocata, purchè si salvi l'egemonia degli imperi capitalistici. Le alleanze e i connubi più ibridi si stabiliscono per complottare ai nostri danni. Cinquantadue Stati condannano e minacciano. Le flotte navigano. L'Etiopia è sobillata e armata contro noi. L'Europa dà armi orrende al negro che, per tutelare il barbarico capitalismo dei ras schiavisti, spara contro il lavoratore italiano. Mai assedio più insidioso, più lancinante, più « tecnico » veniva, nella storia, stretto attorno a un Paese.

In Africa l'impresa è iniziata. Il tricolore avanza. Si « tira diritto ». I soldati compiono miracoli di eroismo e di resistenza; ma essi sanno che, a sei e settemila chilometri di distanza, i loro padri, le loro madri, le loro sorelle, le spose e i figli compiono quotidianamente l'arduo miracolo della resistenza collettiva del Paese all'assedio. La fede non vacilla. Si guarda fisso negli occhi di chi minaccia. Tutti son pronti a tutto. Il popolo è cosciente del suo buon diritto. Guai a chi osasse tentar di paralizzare l'Italia proletaria che è sorta in piedi e cammina. Le madri sono alla testa della Nazione; dànno il sangue dei figli e dànno, nel simbolo della « fede » il segno di quella fede da cui i figli son nati. Quale Nazione può essere vinta, quando le madri dànno così, con cuore fermo? Ed esse sono pronte a dare tutto, affinchè, nel sublime intuito materno, esse sanno che questa è l'impresa vitale dei figli, la impresa necessaria perchè essi conservino e glorifichino e tramandino ai nipoti il sublime dono che esse hanno loro fatto della vita.

Alla superba vittoria delle armi corrisponde quella dello spirito. L'impresa d'Etiopia non è vinta solamente dai fanti e dalle camicie nere di Badoglio e di Graziani, ma da tutta la gente nostra che col suo entusiasmo e con la sua volontà infrangibile risponde ad ogni assedio e ad ogni minaccia. Un Uomo ha in pugno l'eroismo dei soldati e l'eroismo della razza da cui sono sorte le sue milizie. Un Uomo ha, nella luce del suo pensiero, la luce di tutta la volontà spirituale della razza. Non si nomina invano il nome di Roma. Le legioni meritano questo nome. La più grande impresa coloniale che la storia ricordi è condotta verso il trionfo da questa accesa decisione di tutti gli spiriti che il Capo interpreta e guida. Ogni nemico è vinto. Ogni falsa amicizia è smascherata. La coalizione di cinquantadue Stati non vale contro la compattezza di quarantaquattro milioni di cuori. Il trionfo merita la cornice fatale dei sette colli di Roma.

Così la nuova Italia guarda ora, dal soglio della sua vittoria, alle vie dell'avvenire. Il popolo è in piedi. Vittoriosa, l'Italia proletaria non siede. Impugna l'aratro. Ma, se qualcuno voglia attraversare il solco, l'arma è vicina.

IL QUINTO VOLUME DELLA "GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA„

LE STAZIONI IDROMINERALI

PANORAMA DI VETRIOLO. *(Ed. Torgler)*

Mentre scriviamo è in corso di distribuzione ai Soci il volume della *Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura d'Italia*, dedicato alle *Stazioni Idrominerali* (1).

Dandone l'annuncio, non possiamo esimerci dal rilevare che questa *Guida* ha corrisposto agli scopi che ci eravamo prefissi; lo attesta l'unanime favore col quale sono stati accolti i quattro volumi precedenti, essendo in essi la documentazione più completa e oggettiva degli elementi di soggiorno e dei fattori salutari che offrono le Stazioni litoranee e quelle della cerchia alpina.

Sono probabilmente i « fattori salutari » quelli che nella scelta di un luogo di soggiorno hanno la parte preponderante. La più banale delle villeggiature, per il solo fatto del mutamento di ambiente o — come suol dirsi — del «cambiamento d'aria», esercita già una benefica influenza sulla sanità fisica, e quindi anche su quella morale. Fortunato Paese il nostro, che abbonda di tante località di mare e di montagna, da consentire di scegliere qualunque tipo di soggiorno si desideri, in qualsiasi stagione, adatto alle più disparate esigenze e preferenze, e con una gamma eccezionalmente varia di elementi terapeutici, per cui trattando di esse non si può disgiungere il concetto del « soggiorno » da quello della « cura ». Ma con le Stazioni idrominerali si entra decisamente nel campo dei *luoghi di cura* veri e proprii, di quelli cioè in cui è preminente il fattore terapeutico, in funzione del quale il soggiorno è organizzato.

Il nostro patrimonio idrominerale, con oltre duemila sorgenti minerali d'ogni composizione e termalità, disseminate in più di mille Comuni, è uno dei più cospicui del mondo. A tanta dovizia s'avvicina solamente il Giappone con circa milleduecento sorgenti, utilizzate però in minima parte perchè le Stazioni termali non vi raggiungono la cinquantina. E il confronto è a nostro favore anche rispetto agli altri Paesi d'Europa.

Per ragioni evidenti, non era possibile dare notizia di tutte le acque minerali nella nostra Guida, che infatti si occupa solamente di quelle per le quali è stata creata una utilizzazione terapeutica. Ne rimangono perciò escluse le sorgenti non ancora sfruttate e che, nel magnifico nostro patrimonio crenologico, sono le più numerose e scaturiscono un po' dovunque. Ma anche all'infuori di queste ultime, quelle in efficienza rappresentano un complesso di eccezionale importanza, di cui la nostra Guida illustra i molteplici aspetti. A qualcuno di essi accenneremo qui.

Innanzi tutto diremo della varietà delle acque, varietà che rende assai arduo lo stabilirne una classificazione. Questa difficoltà è già stata rilevata da molti nostri scienziati e a questo proposito riportiamo alcune parole dei professori Marotta e Sica: « Nel caso delle acque minerali

---

(1) Della « Guida pratica » vennero pubblicati e distribuiti gratuitamente ai Soci del T. C. I. i seguenti volumi: nel 1932, *Le Stazioni del Mar Ligure e del Mar Tirreno;* nel 1933, *Le Stazioni del Mar Adriatico, del Mar Ionio, di Rodi e della Libia* (questi due volumi sono stati ora raccolti in un unico volume, in vendita al prezzo di L. 12 alla Sede del T. C. I., L. 14,50 in Italia e Colonie, Lire 16,50 all'Estero); nel 1934, *Le Stazioni alpine*, vol. I: *Le Stazioni del Piemonte e della Lombardia;* nel 1935, vol. II: *Le Stazioni della Venezia Tridentina, del Cadore e della Carnia:* ciascuno di questi ultimi due volumi costa L. 7 alla Sede del T. C. I., L. 9 in Italia e Colonie, L. 11 all'Estero.

PANORAMA DI LEVICO. *(Fot. Pasquali)*

ci troviamo di fronte ad un materiale che non soltanto possiede proprietà e caratteri oggettivi, rivelati dall'analisi, ma anche speciali peculiarità: infatti ciascun'acqua ha la sua fisionomia e le sue proprietà intrinseche, per cui essa non si può considerare soltanto nei riguardi dei suoi caratteri analitici, ma è necessario tener stretto conto di tutto l'insieme delle proprietà che fanno di un'acqua un individuo ». Per queste saggie considerazioni i due autori si sono limitati a trac-

LAGO DI LEVICO. *(Fot. Pasquali)*

PANORAMA DI MONTECATINI TERME. *(Fotocelere, Torino)*

ciare una classificazione a grandi linee delle acque minerali italiane, tale da consentire un orientamento generale. Lo stesso criterio è stato adottato nella Guida, con la classificazione ch'è indicata e illustrata nel capitolo introduttivo di essa e poi seguìta nella nomenclatura delle acque descritte.

A tanta dovizia di risorse idrominerali corrisponde la multiformità delle applicazioni terapeutiche; intendendo con ciò non le categorie loro, ma le diversissime modalità di cura che in queste si inscrivono. Per cui, scorrendo il volume, noi troveremo per l'uso idropinico una pleiade di acque calde, tiepide o fredde, d'ogni composizione, dalle più pesantemente mineralizzate a quelle leggerissime e pur energicamente attive, per ognuna delle quali l'esperienza medica locale ha stabilito una formula di somministrazione propria, vorremmo dire individuale. La tecnica balneare offrirà così — quasi da stabilimento a stabilimento — notevoli differenze, o anche semplici, sebbene necessarie, sfumature di trattamento, sia nella massa dell'acqua, ferma o corrente, sia nella temperatura e nella durata del bagno, le quali possono subire alla loro volta altre modificazioni in relazione alle malattie che si debbono curare. Si noteranno altresì i grandi progressi fatti, nelle loro molteplici forme, dalle cure inalatorie — inalazioni a getto diretto, nebulizzazioni umide, polverizzazioni secche, inalazioni di gas — sviluppatesi con apparecchi di genuina ideazione e fabbricazione italiana in numerose terme nostre, ove costituiscono delle specialità altamente apprezzate e straordinariamente frequentate, tanto per la cura delle affezioni respiratorie quanto come integrazione alle cure generali.

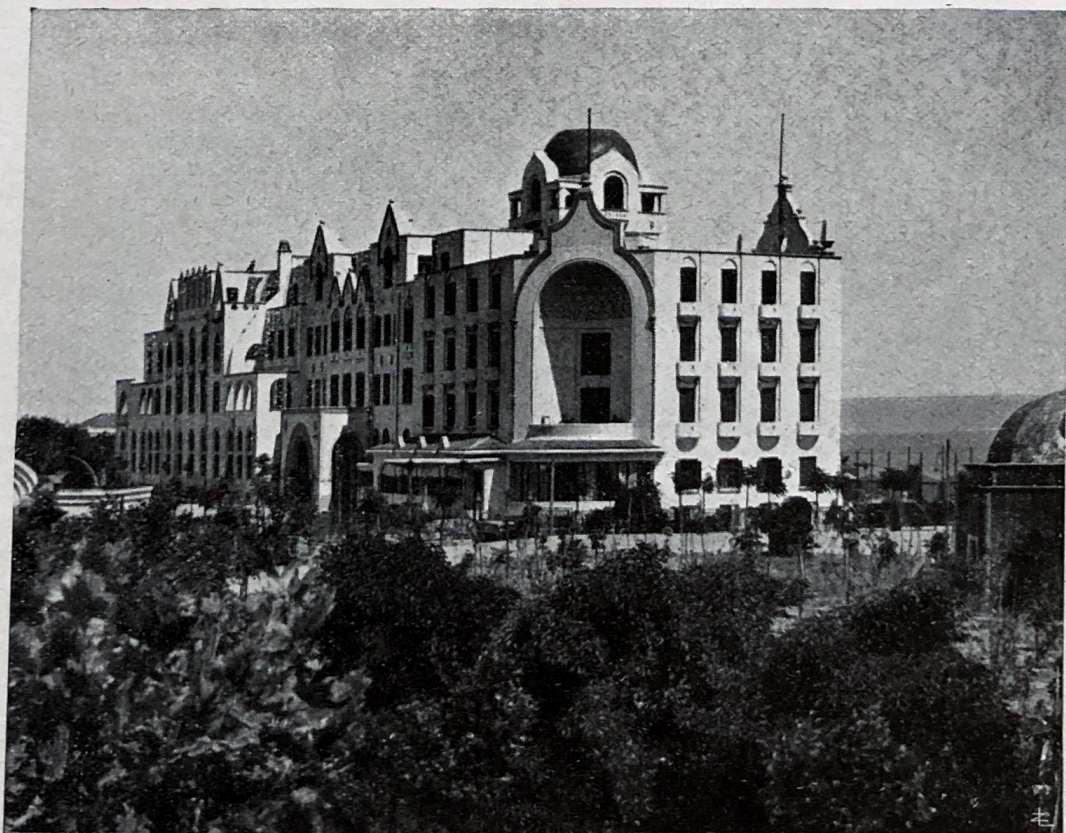
STABILIMENTO TAMERICI, A MONTECATINI TERME. *(Fot. Alinari)*

Altrettanto è a dirsi per le cure irrigatorie, particolarmente nel campo ginecologico, le

PANORAMA DI SALSOMAGGIORE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

quali incontrano larghissimo favore in molte Stazioni. Accanto a tutte queste dirette applicazioni delle acque minerali, vanno segnalati, come loro derivazioni, i fanghi e le stufe. I primi rappresentano un campo terapeutico in cui le terme italiane hanno un assoluto primato: l'antichissima pratica delle *lutazioni* non si è mai affievolita da noi e oggi, del tutto rinnovata nella tecnica e precisata con scientifico rigore nelle indicazioni curative, è largamente praticata come uno dei migliori mezzi di cura. Assai diverse dagli anodini « bagni di mota », in uso presso molti stabilimenti stranieri, le fangature — o impacchi di fango — rispondono a ben comprovate concezioni terapeutiche che è vanto dei medici italiani aver definite. Contrariamente a quanto molti credono, i fanghi che s'adoperano in terapia non provengono da una materia prima unica, anzi essi diversificano notevolmente da località a località, in tanti tipi differenti ai quali corrispondono applicazioni e indicazioni disparate. Questo cospicuo differenziamento di fanghi si trova accuratamente illustrato nella Guida insieme con le relative modalità tecniche di trattamento. Anche le stufe e le grotte, naturali e artificiali, sono numerose, per la maggior parte a calor umido e di termalità diverse, e le cure sudatorie che vi si fanno sono di vecchissima tradizione nostrana e di incontestabile beneficio in molte infermità.

Questo veramente eccezionale « armamentario » di cure naturali comporta un numero grandissimo di indicazioni terapeutiche sì che tutti i malati, i quali hanno giovamento dalle acque idrominerali, trovano nelle nostre terme la piena possibilità della cura più conveniente col massimo dell'efficacia e con l'indicazione più precisa e specifica.

IL GRANDE ALBERGO DELLE ROSE, A RODI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

PANORAMA DI RONCEGNO. (Fot. Unterveger)

L'Italia possiede acque perfettamente corrispondenti o consimili a quasi tutte le straniere; ne ha molte dello stesso tipo, ma con proprietà nettamente superiori; e non poche, famose per le loro preziosissime virtù salutari, che non hanno riscontro in alcun altro luogo.

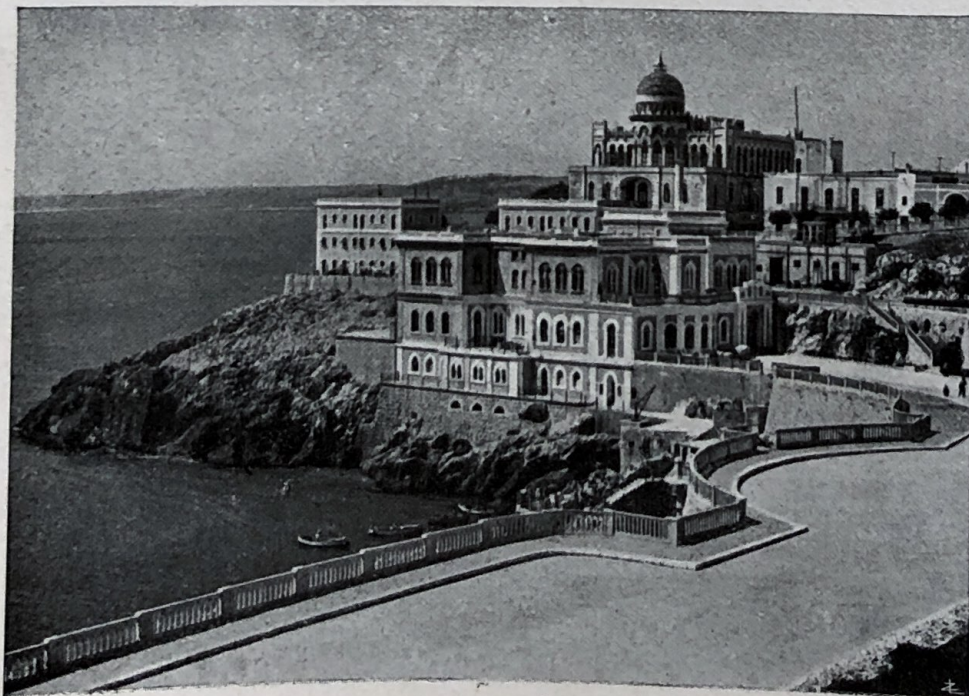
L'infinita gamma di possibilità terapeutiche dell'idrologia italiana fa sì che quasi tutte le Stazioni di cura esibiscano un quadro di malattie ivi curabili assai ricco: diciamo anzi — per molte di esse — « troppo ricco ». Ma fortunatamente da vari anni si fa strada un criterio più aderente alla realtà; quello di limitare le indicazioni alle sole malattie per le quali un'acqua può costituire un trattamento di scelta o, meglio ancora, una specializzazione. Queste sagge limitazioni giovano grandemente al prestigio delle singole Stazioni, perchè il pubblico giustamente diffida degli specifici universali e volge le sue predilezioni verso quelle cure che non ostentano tale carattere. Di questo si è tenuto opportuno conto nella nostra Guida, in cui sono riprodotti gli elenchi delle indicazioni terapeutiche e delle rispettive controindicazioni, forniti dalle Terme.

Il quadro degli elementi tecnici di cui abbiamo sin qui discorso è nella Guida integrato da particolari e da notizie pratiche, desunti da informazioni raccolte sul posto e vagliate con opportune indagini.

Anche sotto questo punto di vista, il volume vuol essere uno strumento di sincera divulgazione e di onesta propaganda: divulgazione e propaganda di italianità, in casa e fuori, che si identificano con le finalità e le aspirazioni per le quali vive il nostro Sodalizio.

LA DIREZIONE DEL T. C. I.

Le illustrazioni di questo articolo sono riprodotte dal volume «Le Stazioni Idrominerali».

GLI STABILIMENTI DEMANIALI DI S. CESAREA TERME. (Fot. Carlino)

IL SERAPEO DI POZZUOLI NEL 1780, COME CE LO PRESENTA L'ABATE SAINT-NON NEL II VOLUME DEL SUO « VOYAGE PITTORESQUE ».

MOLLUSCHI GEOLOGI

I geologi hanno come emblema due martelli incrociati, col motto « mente et malleo »: col martello essi rompono le rocce, con la mente ne indagano la costituzione e l'origine. Ma il martello non è soltanto lo strumento scientifico dei geologi: esso è stato ed è lo strumento e l'arma di tutta l'umanità: dai suoi albori neolitici, quando, scheggiato nella selce, serviva per spaccare il cranio della belva o del nemico, fino ai molteplici usi dei suoi attuali rappresentanti, fucinati e temprati in durissimo acciaio. Già nell'antica mitologia scandinava dell'*Edda* si trova celebrata la potenza del martello del dio Thor, il tonante, che con esso spezzava le teste dei giganti della terra; ma non riusciva a vincere gli inganni sottili del cervello umano. E nel mondo moderno gli indigeni dell' Africa equatoriale hanno chiamato *Rompirocce*, *Bulamatari*, lo Stanley, per celebrare al tempo stesso la sua dura tempra e la forza dei suoi martelli, che frangevano le rocce delle sponde del Congo. Ma lo stesso Stanley riconosceva, che la durezza del suo martello da dio Thor era in certi casi meno efficace della dolcezza delle parole e dei pensieri del suo maestro Livingstone. Mentre lo Stanley in Africa acquistava tale titolo di durezza, in Europa il pensatore - poeta Federico Nietzsche alla fine del suo *Crepuscolo degli idoli* (*Götzendämmerung*), faceva parlare il martello e gli faceva ripetere le parole incitatrici di Zarathustra: « Divenite duri, più duri del ferro, più nobili del ferro, duri come il diamante, nobili come il diamante ».

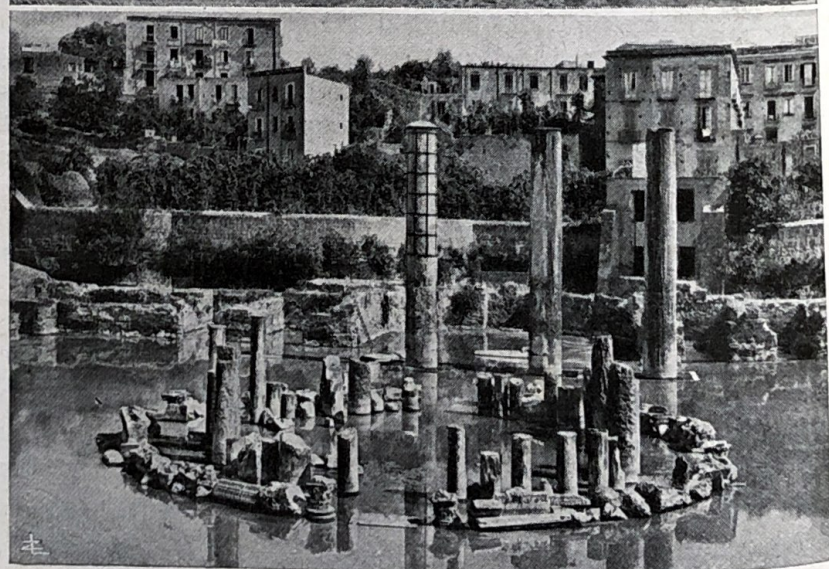
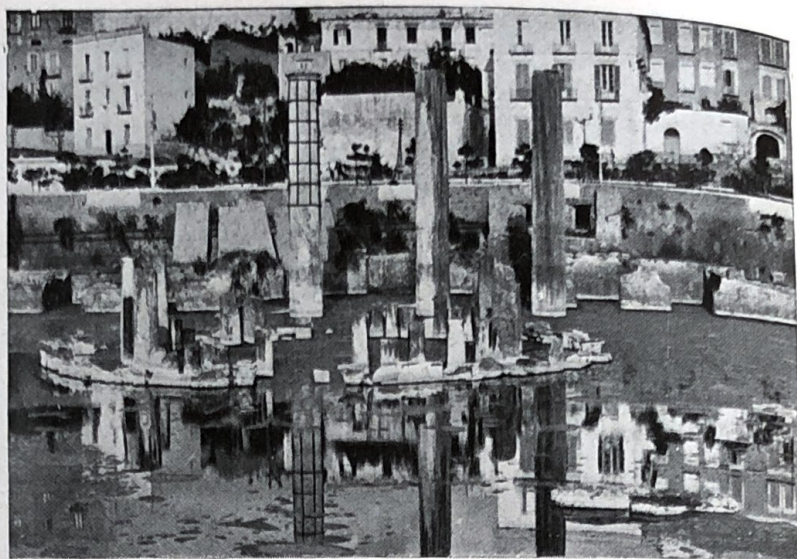
Ha ragione il Nietzsche, di mettere la durezza del martello e del diamante a sommo della vita e del mondo? O non è forse più conforme a verità ed a natura l'antico mito dell'*Edda*, che sottomette la forza bruta e pesante del martello di Thor alla potenza dello spirito e della mente di Udgard-Loki?

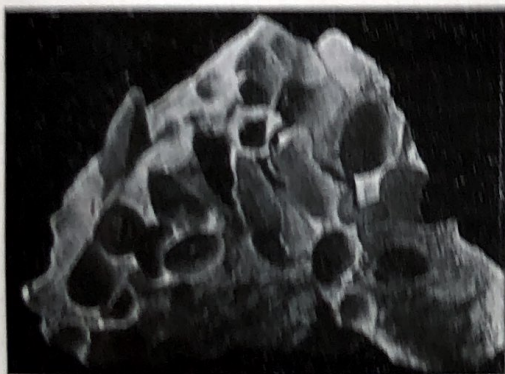
Quel che noi vediamo e comprendiamo del mondo, prova che la materia è dominata dallo spirito, che le forze più grossolane sono superate dalle più fine, che i corpi sono sorretti ed agitati da impalpabili energie. Le masse enormi delle stelle, dei pianeti e dei satelliti, e, tra essi, il nostro sole, la nostra terra e la nostra luna, si muovono con ritmi siderei per lo spazio immenso, scorti dalla forza intangibile, inaudibile ed invisibile della gravità. Le forze termiche, luminose, elettriche, magnetiche tengono in costante vibrazione il mondo inorganico e l'organico. Le forze vitali plasmano la materia in scala ascendente di organismi. Le forze psichiche dirigono gli organismi umani. La volontà di un solo uomo, che sia un superuomo, muove a suo talento, per la vita e per la morte, masse di decine e di centinaia di milioni di altri uomini. E, nei conflitti di energie psichiche di tali superuomini, finisce col dominare quella che è più spirituale. La semplice parola d'amore di Gesù, volante attraverso i millenni, trasforma, sulla via di Damasco, l'uomo d'azione Paolo di Tarso; ed illumina l'ultimo istante dell'imperatore Giuliano, che, procombendo in battaglia, esclama, secondo la leggenda: Vincesti, o Galileo! Dappertutto, dunque, nel mondo, si realizza il principio cantato da Virgilio nel sesto canto dell'« Eneide »: *Spiritus intus alit, mens agitat molem*.

Lo stesso, per tornare alla geologia, avviene

per le formazioni e le transformazioni della superficie della terra. Le forze epeirogeniche ed orogeniche, che sollevano i continenti e corrugano le catene di montagne, e le forze eruttive, che fanno titanicamente, e con violenza di ciclopi, sorgere i vulcani, sono a loro volta, nel corso dei milioni e miliardi di anni, eliminate dalle forze più sottili dell'aria e dell'acqua; che spianano i monti e colmano i mari. La dura roccia, spezzata a fatica dal martello, è inesorabilmente logorata da « sor acqua, la quale è molto utile et humile et preziosa et casta ».

Ma, non solo *gutta cavat lapidem*. Vi sono organismi, poco meno molli dell'acqua, che attaccano, distruggono, trasformano quanto vi ha di più duro sulla crosta della terra. Non parlo degli organismi microscopici, microbii e batterii, che a miriadi di miriadi sono infaticabilmente affaccendati a trasformare quanto vi ha di inorganico e di organico sulla superficie del nostro pianeta; ma alludo ad organismi macroscopici, anch'essi intesi a tale opera di distruzione; che è al tempo stesso, come tutto nell'universo, opera di creazione. Tutti sanno quale terribile opera di distruzione compiano le *termiti*, che sulla terra polverizzano gli organismi, specialmente vegetali, così come fanno le *teredini*, o vermi del legno, nell'acqua.

Alla stessa famiglia delle teredini, cioè ai molluschi marini bivalvi o lamellibranchiati, appartengono le foladi, che perforano le rocce, specialmente calcaree, nelle zone costiere fino al livello dell'alta marea: sono esse che qui io chiamo *molluschi geologi*, perchè con la loro opera assistono ed illuminano i geologi nella conoscenza dei mutamenti della superficie terrestre. Tra essi sono particolarmene noti in Italia, perchè si mangiano, i così detti *datteri di mare*, simili, per forma, grandezza e colore, a grossi datteri maturi. Appartengono alla specie *lithodomus lithophagus*, con le due belle valve brune e lisce, segnate solo dalle linee ellittiche di accrescimento. L'animale, come dice il suo nome greco-latino, rode la roccia e vi si scava la casa; che è, al tempo stesso, la sua tomba: perchè il piccolo foro d'entrata, inciso dalla larva giovanile, non permette più l'uscita dell' individuo giovane, adulto e vecchio che col suo crescere allarga ed approfondisce sempre più la sua dimora, finchè essa non diventa il suo avello. Il lavoro di incisione, di approfondimento e di allargamento, preparato con qualche acido, secréto dall'animale, allo stato di estrema diluizione nell'acqua marina, è operato

DIVERSI ASPETTI DEL SERAPEO DI POZZUOLI (1836-1890-1930), CAUSATI DALL'ALTERNO ABBASSARSI ED ALZARSI DELLA COSTA. *(Fot. Alinari e Anderson)*

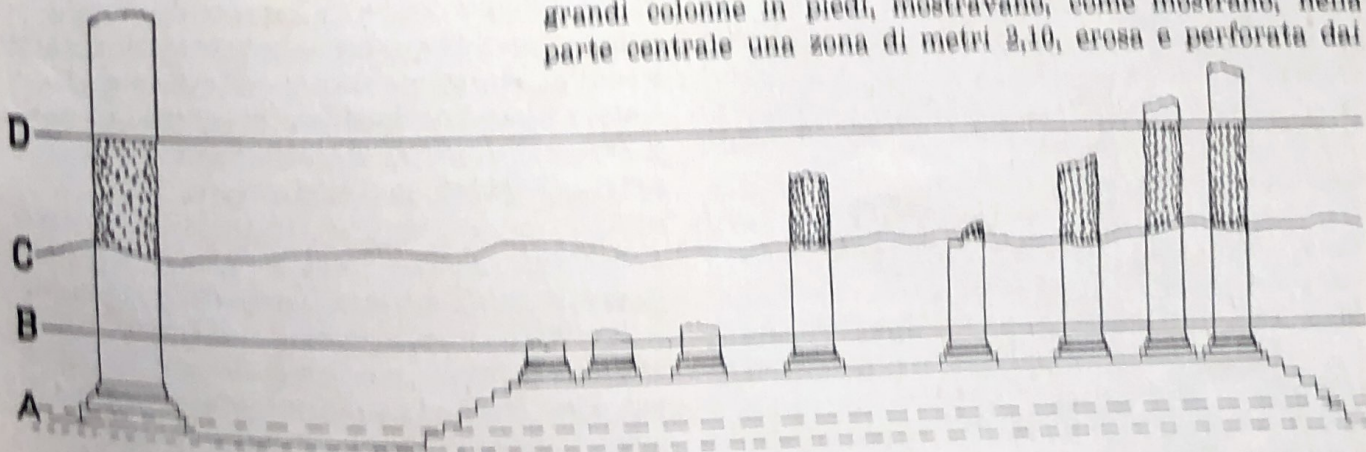
LE BELLISSIME CONCHIGLIE DI LITODOMO VISTE DI LATO E DAL DORSO, A GRANDEZZA NATURALE.

ROCCIA CALCAREA FORATA DAI LITODOMI, AD UN QUINTO DAL VERO. IN QUESTE CAVITA' ELISSOIDALI ALLUNGATE, LEVIGATE ALLA PERFEZIONE L'ANIMALETTO VIVE RELATIVAMENTE AL SICURO.

con un moto continuo ed alterno di trivellazione, lentissimo e delicatissimo, compiuto dalle valve, che finiscono col produrre una cavità ellissoidale allungata, perfettamente levigata, in cui l'animale vive relativamente al sicuro, finchè qualche insidioso microrganismo o il vorace macrorganismo, che è l'uomo, non ne provochi la morte. Quando gli uomini spezzano gli scogli, per estrarne quel cibo vivente, o quando le onde del mare frantumano le rupi costiere, la roccia, che pareva intatta, o quasi, all'esterno, si rivela all'interno tutta perforata dai litodomi.

Sono questi fori di litodomi, allineati ora lungo le coste a varie altezze sul livello attuale del mare, che rivelano ai geologi le antiche linee di spiaggia, ora emerse, e fanno loro comprendere quel che già Pitagora aveva intuito ed Ovidio ripetuto nel libro XV delle *Metamorfosi*:

> *Vidi ego quod fuerat quondam solidissima tellus*
> *Esse fretum; vidi factas ex aequore terras:*
> *Et procul a pelago conchae iacuere marinae.*

Le coste rocciose tirrene d'Italia sono dovunque segnate dalle tracce di tali molluschi geologi. Il golfo di Napoli da circa un secolo e mezzo, cioè dagli albori della nuova scienza geologica, ha con tali tracce dato l'argomento agli scienziati, per verificare e discutere le oscillazioni positive e negative secolari, anche in tempi storici, della linea di spiaggia. Le splendide rupi di Capri, soprastanti alla Grotta Azzurra, ne sono esempio vistoso. Sul lato opposto del Golfo, a Pozzuoli, gli avanzi delle colonne del Serapeo ne hanno dato ai geologi la prova più nota e famosa.

Il Serapeo, erroneamente chiamato tempio di Serapide, era un antico mercato, *macellum*, adiacente all'antico porto romano di Pozzuoli, e congiunto con una terma, ancor oggi alimentata dalle acque termominerali, provenienti dalla soprastante solfatara. L'edificio, di forma rettangolare, era cinto da 48 grandi colonne di marmo e di granito, a cui erano annesse 36 camerette in laterizi. Nel centro v'era un podio con un peristilio di 16 colonne di giallo antico, che furono poi adoperate dal Vanvitelli per il teatro della Reggia di Caserta. Il vestibolo era sostenuto da quattro grandi colonne di marmo cipollino, di cui tre sono ancora *in situ*. Il monumento, ruinato, obliterato ed ignorato dal medio evo in poi, ritornò alla luce con gli scavi del 1750 e fece fin d'allora intuire le vicende, cui l'edificio, con la costa contigua, era stato per secoli soggetto: perchè le colonne, specialmente le tre grandi colonne in piedi, mostravano, come mostrano, nella parte centrale una zona di metri 2,10, erosa e perforata dai

A. Livello del mare (alta e bassa marea) nel 1828 - B. Livello attuale del mare - C. Linea di insabbiamento del mare nel medio evo - D. Massimo livello del mare alla fine del secolo decimoquinto.

litodomi, mentre la parte inferiore e la superiore sono quasi lisce ed intatte. Ciò vuol dire, che le colonne ed il pavimento del Serapeo, all' asciutto durante i primi secoli dell' Impero, s'erano nel medio evo gradatamente abbassate, insieme con la costa circostante e con lento moto di bradisismo, sotto il livello del mare, e che per giunta erano state coperte, fino a m. 3,60 d'altezza, da fanghi marini e da ceneri eruttate dai vicini crateri flegrei; mentre per altri m. 2,10 erano nell' acqua libera del mare, che col moto ondoso le corrodeva e con i litodomi le perforava; ed invece le estremità delle colonne, fino a m. 12,635 d'altezza dal pavimento, rimanevano intatte dall'acqua. Tale abbassamento della costa, provato da identiche e corrispondenti manifestazioni di tutta la cintura del Golfo, dai porti di Miseno e di Pozzuoli, passando per le antiche ville romane di Baia e di Posillipo fino a quelle di Sorrento e di Capri, dovè durare fino al principio del secolo decimosesto; quando, all'epoca dell'eruzione del Monte Nuovo, nel 1538, dovè cominciare un inverso periodo di sollevamento della costa, che portò nel 1750 al disseppellimento del Serapeo. E da allora cominciarono le illustrazioni del monumento, di cui una prima figura, col fondo all'asciutto, fu data nel volume in folio *Antichità di Pozzuolo,* pubblicato nel 1768, in occasione del matrimonio di Ferdinando IV con Maria Carolina. Una seconda figura, un poco romanticizzata, fu pubblicata dall'abate Saint-Non nel secondo volume del suo *Voyage pittoresque ou Description des Royaumes de Naples et de Sicile,* stampato a Parigi nel 1782. Il 19 maggio 1787 il Serapeo fu visitato e studiato da Goethe, che ne fece oggetto di una piccola monografia illustrata, *Architektonisch-Naturhistorisches Problem;* nella quale però quel genio veramente olimpico prese un granchio colossale, attribuendo i fori dei litodomi a molluschi d'acqua dolce, viventi in uno stagno formato dalle acque termali raccolte nella piccola conca del Serapeo: anche pei grandi, *errare humanum est.*

SEZIONE NATURALE ATTRAVERSO IL SERAPEO DI POZZUOLI.
a) Tufo di pozzolana colle rovine romane - *b*) Tufo puniceo stratificato di colore bruno - *c*) Tufo grigio con conchiglie - *d*) Tufo grigio-giallo - *e*) Tufo puniceo con conchiglie - *f*) Tufo grigio stratificato con conchiglie - *g*) Zona di sabbia marina - *h*) Tufo bruno con pomici e scorie - *A*) Livello del mare nel tempo della fondazione del Serapeo - *B*) Livello del mare nei secoli XIII-XIV - *C*) Livello del mare attuale.

Già però alla fine del settecento ed al principio dell'ottocento cominciava di nuovo un periodo di immersione della costa, che tuttora dura. Nel 1819 lo Smith trovava il pavimento del fondo del Serapeo già di nuovo a livello del mare ad alta marea. Il Forbes nel 1826 trovò il mare a m. 0,304 sul pavimento. Nel 1828 il Babbage, che poi pubblicò il suo studio *Observations on the Temple of Serapis near Naples,* a metri 0,355. Il Niccolini nel 1838 a m. 0,567. Il Forbes, nuovamente, nel 1843 a m. 0,659. Lo Smith nel 1845 a m. 0,710. Il Grablovitz nel 1890 a metri 1 e cm. 13. Il Mercalli nel 1905 a m. 1 e cm. 40. Il mio assistente giapponese Simotomai-Tanakadate nel 1913 a m. 1 e cm. 51,3. E l'abbassamento continua, con una progressione annuale media di più di un centimetro e mezzo: sì che è stato necessario sollevare di un paio di metri il piano stradale di tutta la parte bassa della città di Pozzuoli, invasa dal mare.

Quaranta anni or sono io potevo guidare i geologi a piedi, durante la bassa marea, fino alle basi delle grandi colonne. Ora queste si specchiano nell'acqua e mostrano, con le loro fasce forate dai litodomi, le alterne vicende, cui è soggetta la mobile crosta del nostro pianeta.

GIUSEPPE DE LORENZO

GRUPPO DI CAVALLINI DI PURA RAZZA RODIA, APPARTENENTI ALL'ALLEVAMENTO DELLA TENUTA « ITALIA ». (*Fot. T. C. I.*)

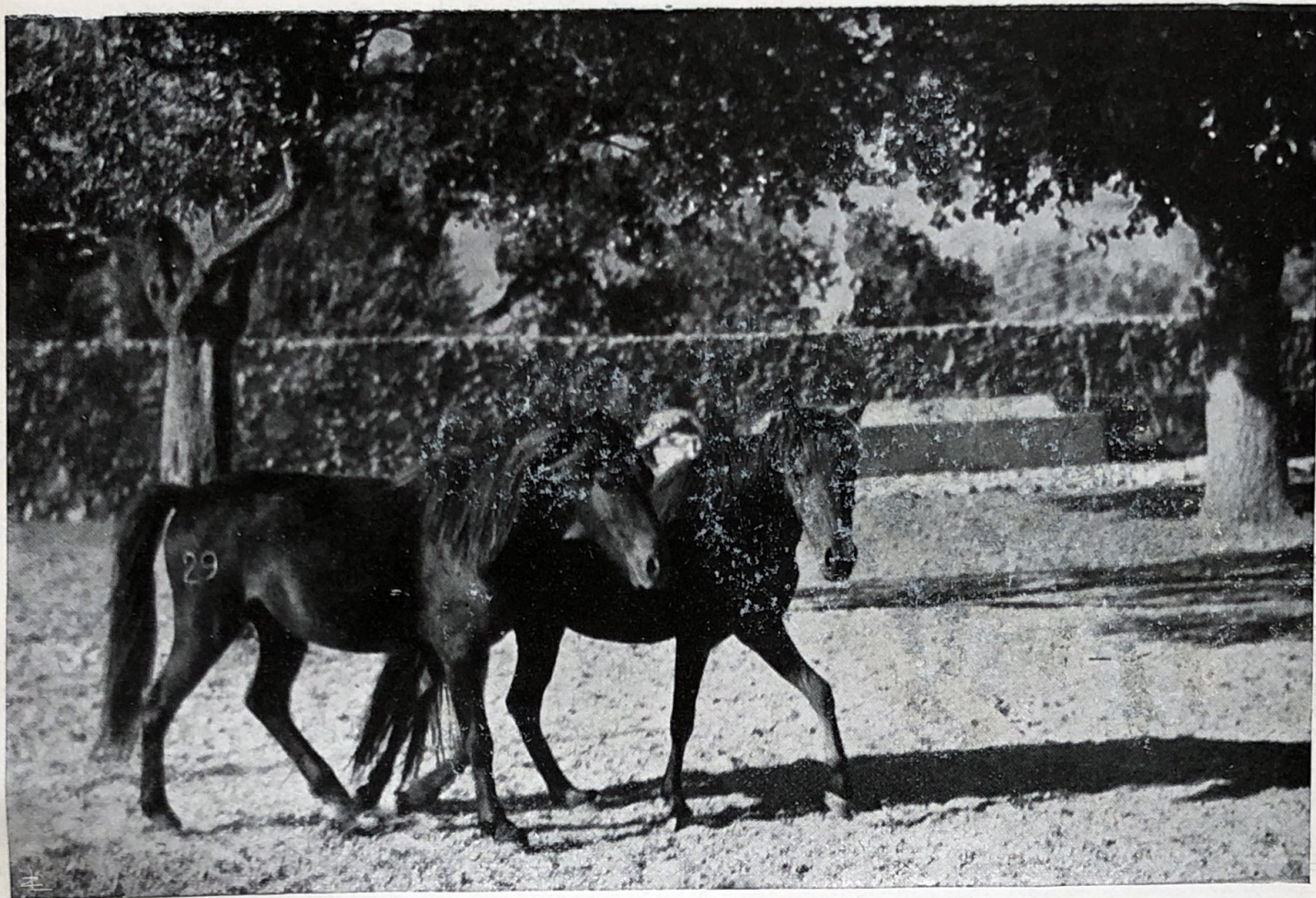
ITALIA ANTISANZIONISTA
I CAVALLINI DI RODI

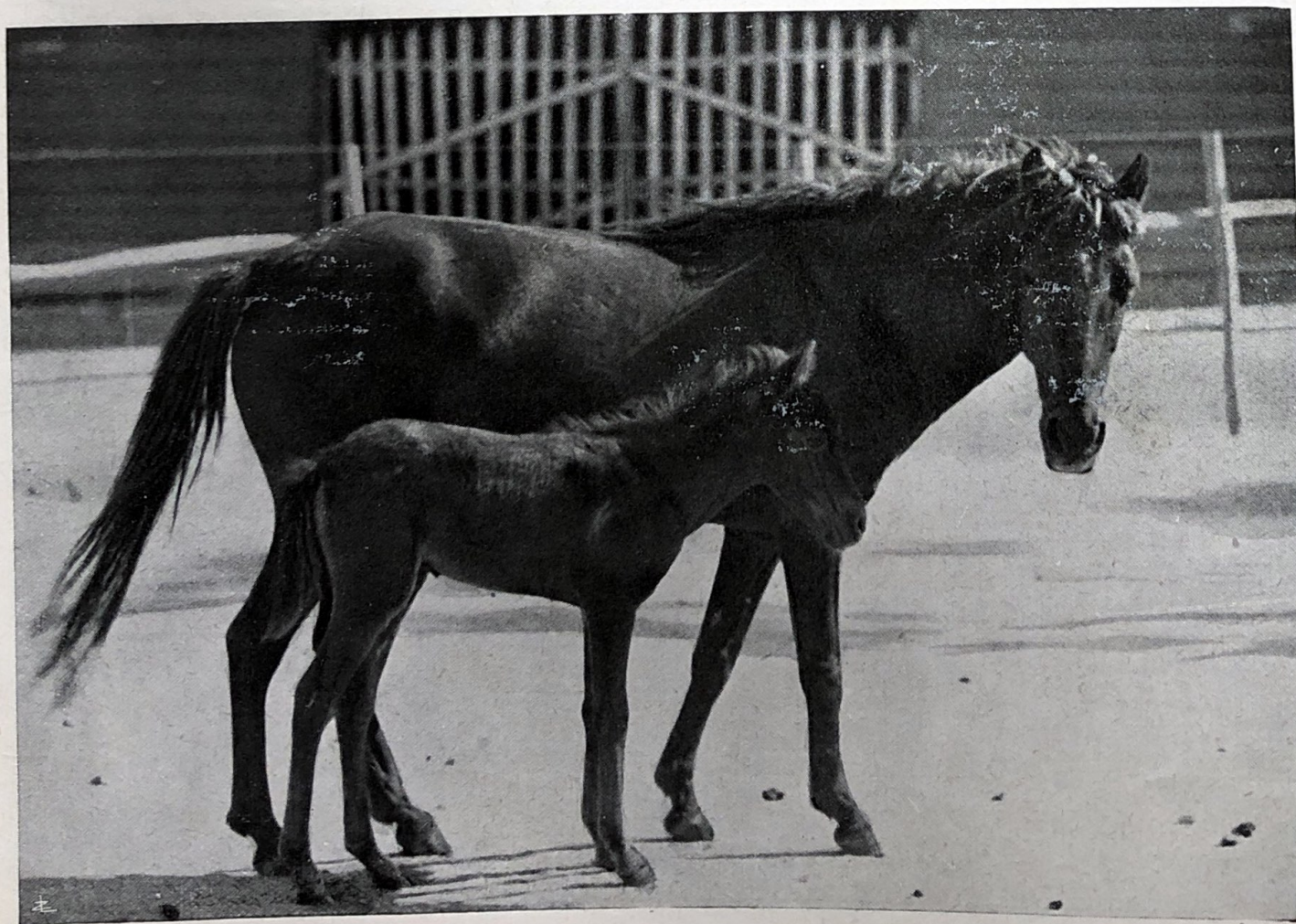
A dire *poney,* sino ad ieri si pensava esclusivamente al caratteristico cavallino inglese. Oggi la iniziativa e la tenacia italiana sono riuscite ad imporre anche un *poney* nazionale: cavallini da polo, da corsa, da diporto. Fra le tante risorse di Rodi e delle Isole italiane dell'Egeo, una intelligente iniziativa, incoraggiata e protetta dal Regime, ha preso in cura un allevamento razionale e metodico del cavallino di razza rodia, il cavallo di piccola taglia caratteristico dell'isola. Dato che le prodigiose realizzazioni del Governo nazionale hanno donato all'isola una rete stradale che ci viene invidiata da tutti gli esperti e i turisti stranieri che visitano Rodi, la trazione meccanica aveva fatto abbandonare gradatamente l'allevamento del piccolo cavallo di razza locale, che andava spegnendosi. I cavallini venivano soltanto utilizzati nelle annuali corse di cui gli isolani sono quanto mai appassionati. Ma era un vero peccato lasciar decadere gli esemplari di questa magnifica razza, così vivaci, intelligenti, eleganti di forme, che non hanno niente da invidiare ai nobili *ponies* inglesi. E' noto quanto in Inghilterra si abbia cura ed amore alle razze nazionali dei *ponies.* Le più note sono quelle di Exmoor, nel sud-ovest d'Inghilterra, dove esistono forse ancora cavalli nelle condizioni primitive; dei *ponies* shetlandesi, che hanno conservato i caratteri primitivi delle isole Shetland, dove vivono allo stato brado completo; i migliori sono quelli dell'isola Unst, di una taglia fra i novantotto centimetri e un metro e sette; dei *polo-ponies,* caratteristici cavallini per il gioco del polo; dei *Welsh ponies,* nel Principato di Galles; dei *New-Forest ponies,* originari della proprietà reale di New-Forest. I più piccoli, agili ed aggraziati sono quelli della razza shetlandese; la taglia maggiore è quella dei *polo-ponies.*

In altre isole egee si trovano cavallini, ma non allevati razionalmente. A Mitilene esiste una razza di piccoli cavalli pelosi, di mantello baio scuro o nero. A Sira vi sono cavallini di taglia uguale o anche inferiore a quella della razza shet-

CARATTERISTICA CAVALCATA DEI BALILLA DI RODI SUGLI ELEGANTI CAVALLINI ISOLANI. *(Fot. T. C. I.)*

UNO SCHIETTO ESEMPLARE DELL'ALLEVAMENTO RODIO. *(Fot. T. C. I.)*

landese. L'allevamento dei cavallini di Rodi fa oggi parte di una concessione agricola condotta con criteri moderni e che abbraccia un superbo vivaio di piante da fiore e da frutto al modo classico dei vivai di Pescia e di Pistoia, modelli del genere in tutto il mondo; una bonifica agraria coraggiosa e tenace che dalla terra incolta ha saputo trarre pane e vino con quella balda sicurezza che hanno soltanto i contadini italiani; un allevamento di animali da bassa-corte; e, infine, i cavallini. L'allevamento dei cavallini di razza rodia vuole conservare e, insieme, migliorare questa razza. Gli esemplari, infatti, si fanno sempre più puri e schietti. I Balilla di Rodi hanno un reparto di cavalieri in erba che montano, naturalmente, i cavallini; e di rado è dato di assistere ad uno spettacolo più simpatico e attraente che una sfilata di questi magnifici ragazzi montati

UNA SPLENDIDA COPPIA DI CAVALLINI RODII TROTTERELLANTE IN PIENA LIBERTA'. *(Fot. T. C. I.)*

CAVALLINA RODIA CON IL SUO « PICCOLO », NON PIU' ALTO DI UN GROSSO CANE. *(Fot. T. C. I.)*

CAVALLINO RODIO VINCITORE DI UNA GARA DEL CAMPIONATO ANNUALE. *(Fot. T. C. I.)*

sui piccoli vivaci eleganti cavallini isolani. La iniziativa di creare speciali reparti di Balilla montati su cavallini rodii meriterebbe di venir adottata largamente anche sul Continente.

Le corse annuali dei cavallini, e specie quelle del Campionato, costituiscono a Rodi uno degli avvenimenti sportivi più appassionanti. Gli isolani sono dei superbi cavalcatori e si gettano con sprezzo nella foga del galoppo, sostenuti ardentemente da un pubblico di appassionati: la folla enor-me, è composta non soltant- di isolani delle varie comunit- ma di tutta la folta colonia ita-liana; ed i turisti non trascu-rano di assistervi e partecipa-no con entusiasmo alle singo-lari, vivacissime competizioni.

Un insigne zooiatra italiano faceva voti, nel 1927, che gli Italiani si dedicassero mag-giormente all'allevamento del cavallo, con intelligenza d'a-more e con metodi razionali.

L'industria equina, scrivev- l'esperto, dovrebbe occupare uno dei primi posti, anche se i progressi meccanici rendono inutilizzabile in gran parte l'o-pera del cavallo.

L'appello è stato raccolto a Rodi e una nuova tipica razza nostrana di cavalli è stata aggiunta al patrimonio zootecnico della Nazione. E, particolare tipicamente italiano e squisitamente fascista, al cavallino rodio è stato anche affidato l'incarico di abituare e addestrare i ragazzi di Mussolini, i Balilla, allo sport più sano, nobile e appassionante fra tutti: l'equitazione, che è lo sport preferito dal Duce.

P. G. COLOMBI

UN CAVALLINO IN VELOCISSIMA GALOPPATA DI ALLENAMENTO, ALLA VIGILIA DEL CAMPIONATO. *(Fot. T. C. I.)*

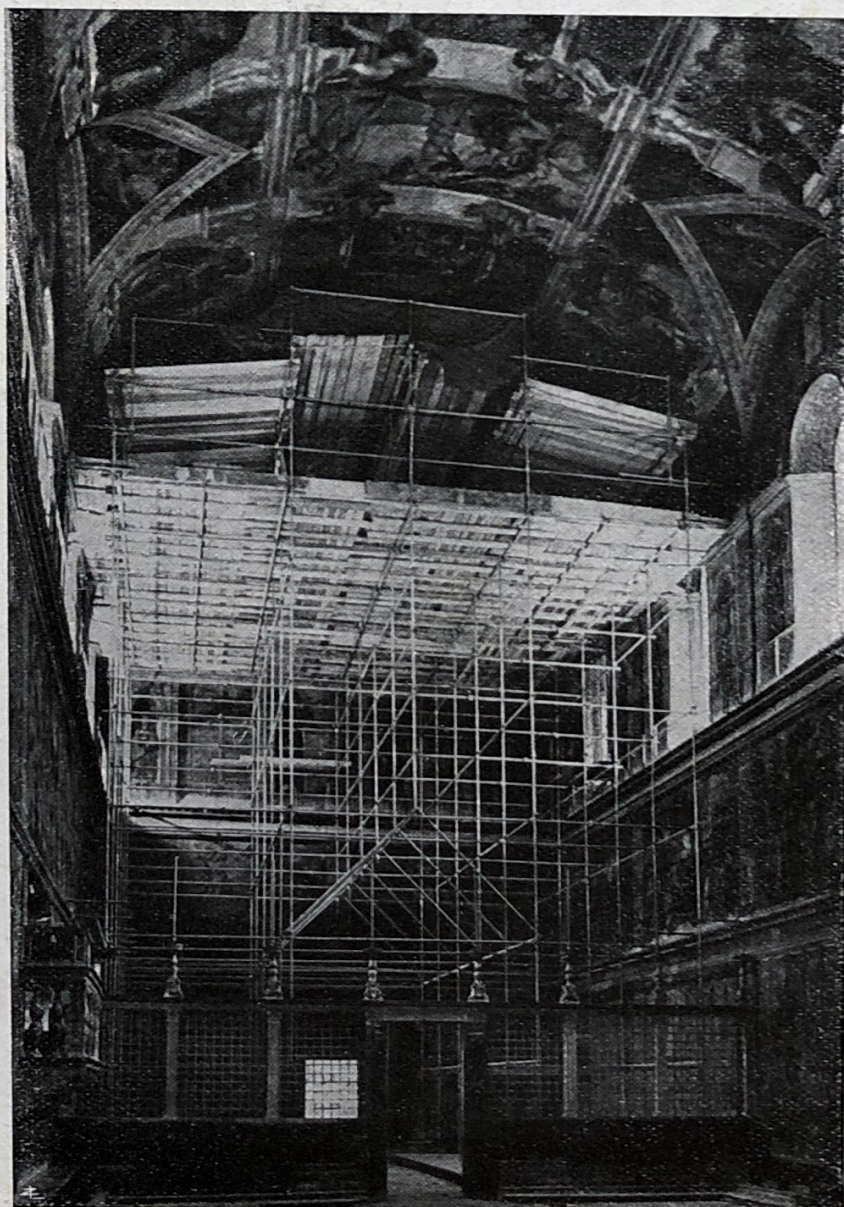
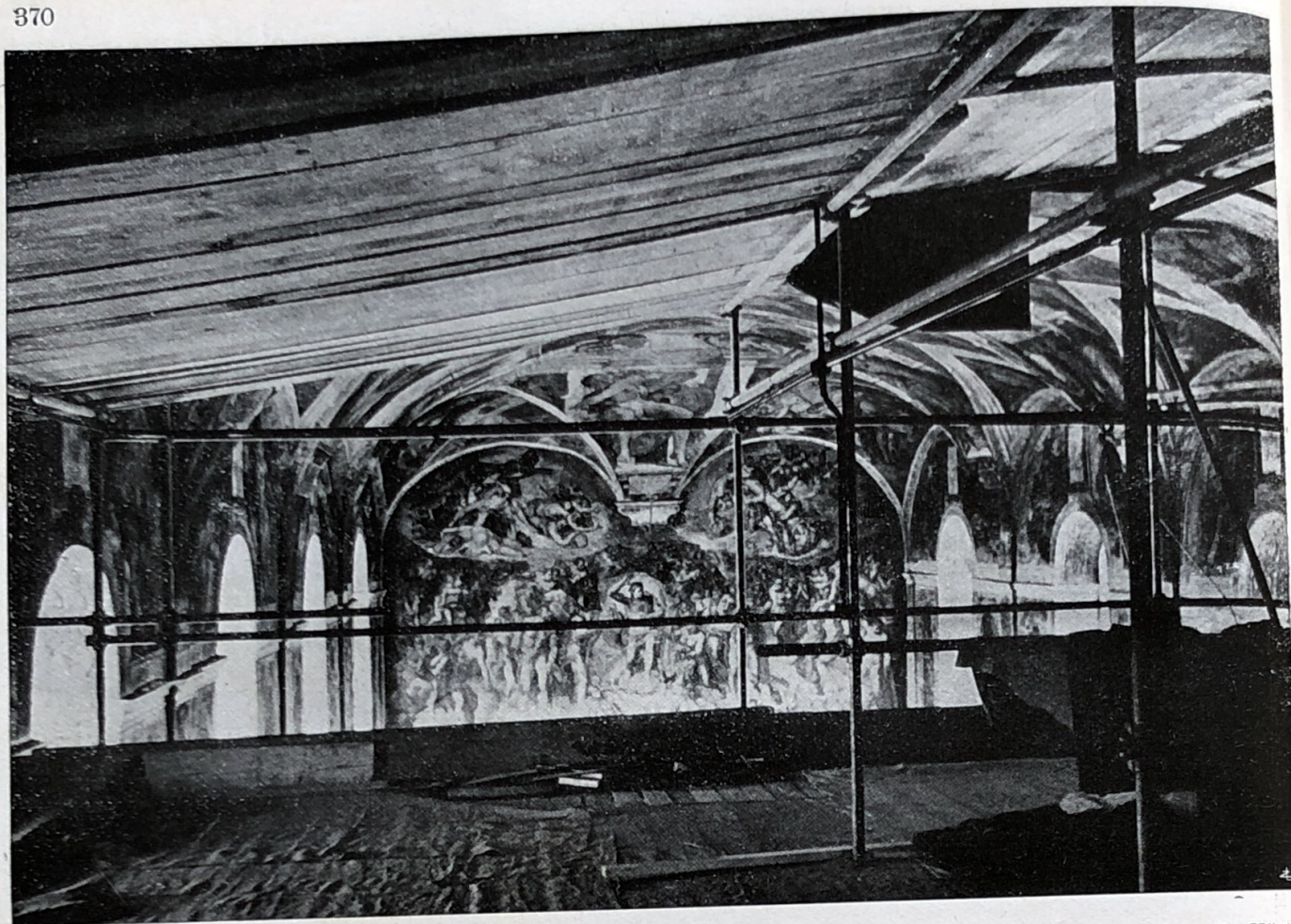
PER GLI AFFRESCHI DI MICHELANGELO NELLA CAPPELLA SISTINA

Già in qualche foglio quotidiano e, con maggior ampiezza, in una recente adunanza della Pontificia Accademia Romana di Archeologia, fu data notizia d'importanti lavori in corso per la conservazione degli affreschi di Michelangelo Buonarroti nella vôlta della Cappella Sistina.

Superfluo parmi ricordare quale somma di tesori per la storia dell'arte essa rappresenti. Come la cupola di S. Pietro è il frutto maturo e d'incomparabile bellezza di un travaglio architettonico due volte millenario, che dagli oscuri tumuli etruschi ascende alle vôlte luminose del Pantheon di Roma, di S. Sofia di Costantinopoli e di S. Maria del Fiore di Firenze, così la Cappella Sistina segna l'apogeo della pittura italiana, che gettò le sue radici nell'arte classica e nell'arte bizantina e chiamò qui a raccolta i maestri dell'Umbria e della Toscana — Ghirlandaio, Botticelli, Cosimo Rosselli, Luca Signorelli, Pietro Perugino e Pinturicchio — perchè sopra di essi s'inalzasse sublime come aquila a volo Michelangelo Buonarroti. Tutto era grande qui, anche nelle opere minori: negli arazzi, per i quali Raffaello dipinse i cartoni; nelle sculture della cantoria e delle cancellate, in cui lavorarono fraternamente insieme Mino da Fiesole, Giovanni Dalmata e Andrea Bregno; persino nel pavimento fatto con marmi di vario colore imitanti l'*opus Alexandrinum,* e che provenivano da antiche lapidi cristiane della cappella di Niccolò III nella vetusta basilica di S. Pietro.

Quando nella primavera del 1508 Giulio II diede incarico a Michelangelo di frescare la vôlta, questa mostrava una semplice decorazione di cielo a tinta azzurra disseminato di stelle, opera di Pier Matteo d'Amelia. Non senza riluttanza Michelangelo, che faceva professione di scultore, si era piegato alla volontà del Pontefice, e l'eco di tale riluttanza è nei biografi del tempo; più ancora, nella sua corrispondenza familiare. Ciò non ostante egli aveva accettato, e nell'autunno dell'anno stesso si accingeva all'immane lavoro che doveva protrarsi fino all'ottobre del 1512. Più di quattro secoli sono trascorsi da quella data. L'incuria degli uomini, ma più ancora l'ala del tempo, i terremoti e lo scoppio di una polveriera in Castel S. Angelo, hanno danneggiato la grande opera; per la quale si vanno escogitando tutti i rimedi che la scienza moderna, insieme con la lunga pratica, può suggerire.

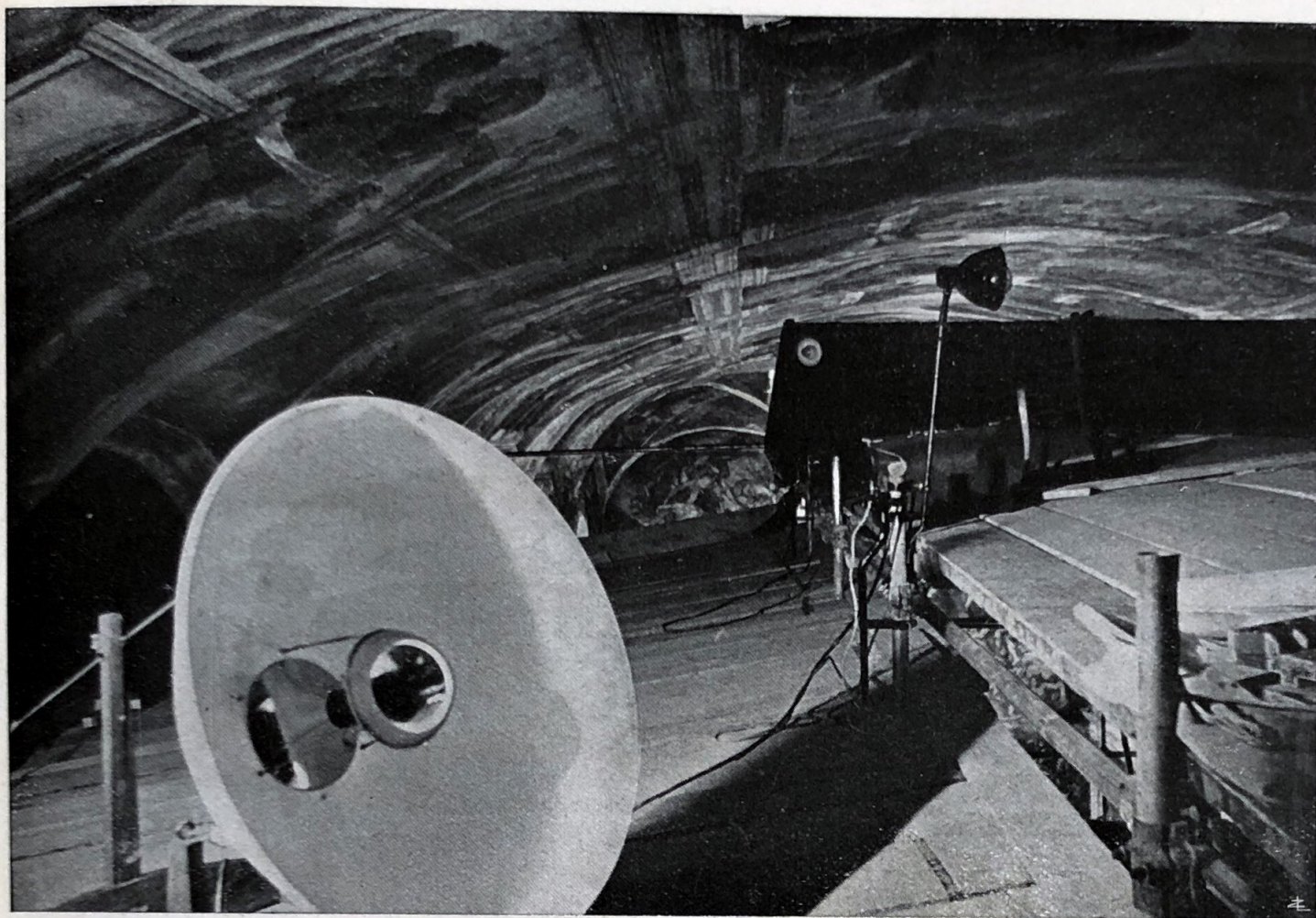
Gli ultimi restauri di cui si ha notizia furono ordinati da Leone XIII nel 1903, e vennero eseguiti tra il 1904 e il 1905.

LE ALTISSIME IMPALCATURE TUBOLARI IN FERRO. *(Fot. U. Körte)*

LA MAGGIORE PARETE DELLA CAPPELLA SISTINA CON LO STUPENDO AFFRESCO DEL GIUDIZIO FINALE. *(Fot. U. Körte)*

UNA DILIGENTE VISITA ALLO STATO DELL'INTONACO. *(Fot. U. Körte)*

sotto la vigilanza di una commissione internazionale che contava tra gli altri suoi membri Ernesto Steinmann, Lodovico Seitz, Giacomo Boni, e, nell'ufficio di segretario, chi scrive oggi queste linee, unico superstite, ormai, di quella schiera.

Ma passati da allora trenta anni, edotti dall'esperienza, la quale insegna che ogni umano provvedimento ha efficacia relativa nel tempo e va soggetto alla necessità di revisioni periodiche, abbiamo riconosciuto indispensabile un'accurata ispezione di tutte le pitture e in modo speciale di quelle a fresco di Michelangelo, che proprio in questo campo e nel Vatican[o] rappresentano la parte p[iù] grande e più estesa della s[ua] prodigiosa attività artistic[a].

Si cominciò quattro anni [fa] dalla Cappella Paolina, d[ove] sono gli ultimi affreschi

LA FANTASIOSA VISTA SUI LUOGHI DEI RESTAURI: IN PRIMO PIANO, LA GRANDE LAMPADA DI LUCE DIFFUSORIA CHE EVITANDO LE OMBRE PESANTI, SI DIMOSTRA DI GRANDE VANTAGGIO PER L'ISPEZIONE DEGLI AFFRESCHI. *(Fot. U. Körte)*

Michelangelo, iniziati nel 1541 e compiuti nel 1550. Lo stato delle pitture fu documentato allora con una serie di fotografie, che servirono di base ad una pubblicazione nella quale si rifà la storia della Cappella e si dànno circa sessanta tavole di riproduzioni fototipiche.

Gli affreschi, liberati da alcuni arbitrarii ritocchi, furono dappertutto consolidati; cosicchè per questa parte si può affermare che per molti anni ancora essi potranno far buona testimonianza dell'arte sempre viva e potente e della tecnica magistrale del vecchio Michelangelo.

Dopo la Cappella Paolina, gli studi si concentrarono sul Giudizio Finale della Sistina, che venne fotografato *ex novo* in più di duemila lastre, che sono e resteranno nell'Archivio dei Musei come documento ai posteri dello stato presente dell'affresco. Per buona ventura su questa parete non sono apparsi danni rilevanti, per cui, rimandando qui ad altro tempo studi ulteriori, si potè passare all'esame della vôlta, nella quale si avvertiva qua e là la minaccia di qualche distacco, minaccia che si era già notata anni sono nelle pareti fiancheggianti le finestre.

Un sistema d'impalcature tubolari in ferro, che riunisce in sè le doti essenziali della solidità e della leggerezza, fu approntato dai Servizi Tecnici della Città del Vaticano; e su di esso, lasciando libero lo spazio sottostante alle finestre, si eresse un ampio tavolato di tre piani, che abbraccia un buon terzo della vôlta, e col quale si arriva a toccarne la sommità. La cosa non è di scarsa importanza, quando si pensi alle difficoltà e alle esigenze speciali di un lavoro che si svolge a ventisei metri di altezza dal pavimento e che non solo richiede un campo abbastanza vasto di osservazione, ma anche la possibilità di trovare, a portata di mano, le materie, gli attrezzi e gli espedienti necessarii per ogni genere di operazione.

Prima di tutto, la luce. A tale scopo e con ogni maggior cautela furono incanalati qui i fili elettrici e si applicarono lampadine e riflettori d'intensità diversa. Di grande vantaggio riuscì una lampada di luce diffusoria che evita le ombre pesanti, la quale, con gesto di squisita liberalità e simpatia, fu regalata da Mariano Fortuny. Accurate proiezioni di luce diretta e di luce radente mettono in evidenza le screpolature, i distacchi di colore, i rigonfiamenti, gli espedienti applicati nei restauri anteriori, tutte insomma le particolarità, le avarie e i malanni che si possono notare in un vecchio intonaco. Il malanno maggiore e più comune è il distacco dell'intonaco dipinto dall'arricciato vivo del muro, che può determinare col tempo la caduta d'interi pezzi di

affresco. Il distacco si avverte di solito dai rigonfiamenti e dalle screpolature, ma spesso non appare allo sguardo; e allora bisogna accertarsene battendo leggermente con le nocche delle dita sulla superficie dell'affresco, così come fa un medico nell'esame del torace di un infermo. La diversità dei suoni prodotti dalle percussioni sarà indizio sicuro dello stato di aderenza o meno dell'intonaco col vivo del muro. Le osservazioni fatte, e nelle quali sono impegnati l'occhio, l'udito e il tatto, vanno poi tradotte graficamente sulle fotografie con linee, punteggiature e tratteggi a vari colori, che specificano la natura dei guasti e permettono di ritrovarne rapidamente il posto preciso sulla superficie dipinta. Le osservazioni e le fotografie mettono pure in vista i restauri eseguiti per lo passato e che consistono per lo più in chiodi o grappe a figura di un T maiuscolo conficcati nel vivo del muro e più o meno mascherati con tinte neutre. L'uso di siffatte grappe, introdotto da un artista insigne, Carlo Maratta, e che in origine potè sembrare provvidenziale, si è dimostrato con l'esperienza poco efficace ed anzi dannoso, molto più se le grappe, come fu per lungo tempo, sono di ferro; perchè il ferro si irrugginisce, s'ingrossa, aumenta i rigonfiamenti tra grappa e grappa, perde cogli anni la sua forza di adesione, quindi facilmente si distacca, e il male a cui si voleva portar rimedio diventa in tal modo assai più grave.

Se si vuole eliminare alla radice il danno dei rigonfiamenti, bisogna ridare all'intonaco la primitiva coesione molecolare col muro sul quale si adagia; il che si ottiene, prima di tutto, liberando, con opportune iniezioni d'acqua, dalla polvere e dalle materie disgregate, il vuoto formatosi all'interno; in secondo luogo, iniettando per la stessa via una miscela omogenea a quella dell'intonaco e che, per la Sistina, risulta composta di calce e pozzolana, o sabbia, diluite con acqua di caseina, la quale giova efficacemente a ristabilire la coesione e la compattezza necessaria tra l'arricciato del muro e lo strato dipinto. Il procedimento descritto così brevemente può sembrare la cosa più semplice di questo mondo, ma sarebbe un errore il crederlo. Quante e quali precauzioni, quanti e quanto sottili accorgimenti si richiedono per la riuscita del lavoro!

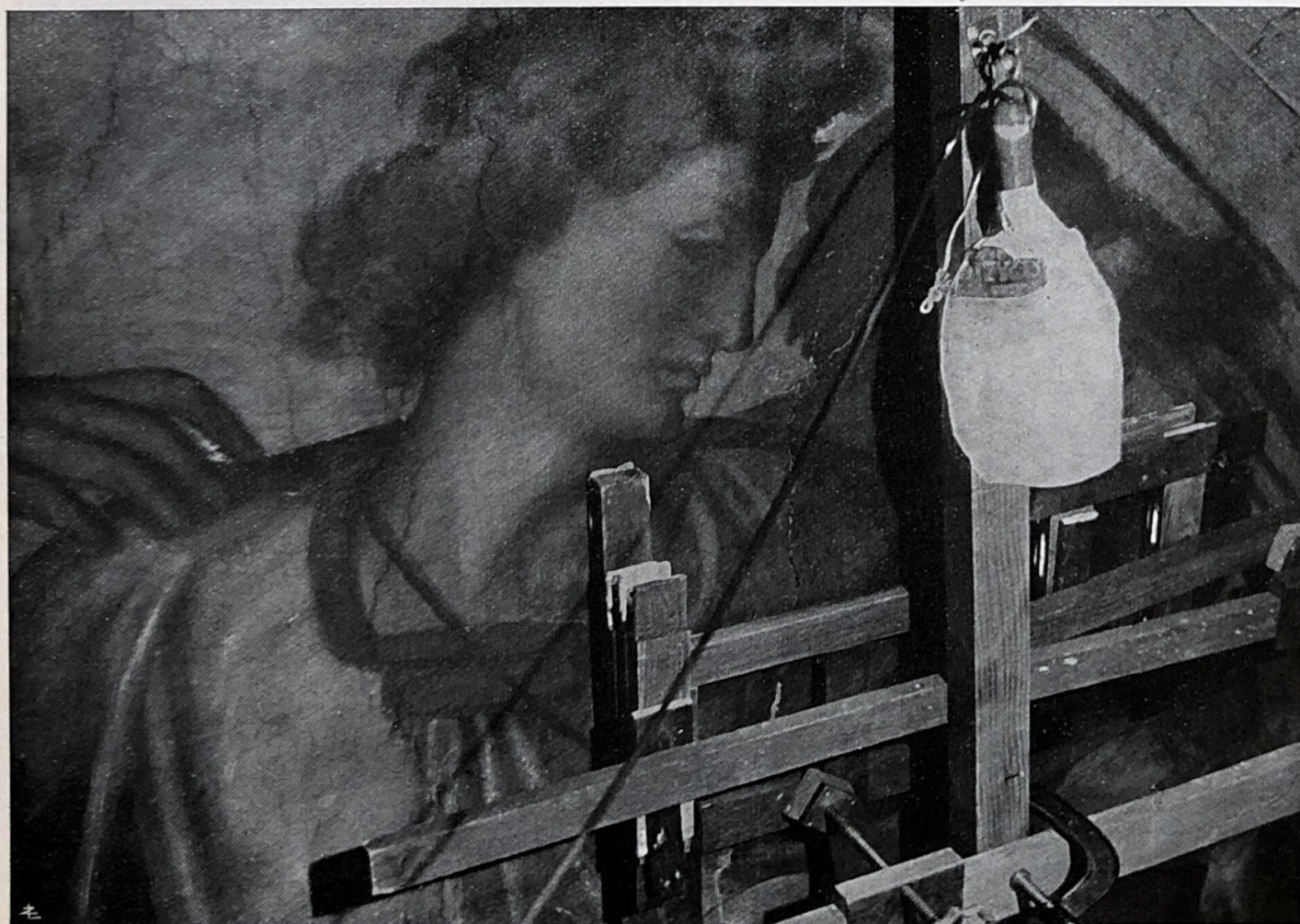
La bontà e l'opportunità delle iniezioni sono conosciute da parecchi decennii, ma da pochi anni soltanto si può dire che abbiano raggiunto una tecnica precisa e sicura. E non è esagerazione parlare di una tecnica precisa e sicura. Basta dare un'occhiata alla tavola di lavoro del restauratore e agli attrezzi di cui dispone: punteruoli, lime, siringhe di diversa capacità, fiale e fialette di reagenti per le analisi, lenti d'ingrandimento e microscopii. Parrebbe a tutta prima di essere in una clinica davanti alla tavola del chi-

LA TAVOLA DI LAVORO DEL RESTAURATORE. *(Fot. U. Körte)*

... E COME IN UN'OPERAZIONE CHIRURGICA... *(Fot. U. Körte)*

rurgo. E veramente, fatte le debite distinzioni, gli strumenti e le funzioni del chirurgo e del restauratore sono essenzialmente i medesimi. E come in un'operazione chirurgica conterebbero poco il numero e la perfezione degli strumenti senza la mano esperta dell'operatore, così è parimenti nell'arte del restauro. Valgono anche qui il lungo studio e il grande amore, che acuiscono l'ingegno e sostengono la volontà contro la fatica e contro la sfiducia che segue ai tentativi non sempre fortunati. Perchè non basta saper preparare quella data miscela, caricare la siringa e iniettare. Fatta la lavatura interna accennata sopra, bisogna prima calcolare la capacità del vuoto che si deve colmare e scegliere una siringa proporzionata: è necessario poi proteggere gli orli del foro praticato già per la lavatura con un tubetto di gomma, perchè i movimenti dell'ago non abbiano ad allargare la ferita. Potrebbe darsi anche il caso che la carica della siringa superi la capacità del vuoto che si deve riempire, nel quale caso la materia iniettata, rigurgitando dal foro, colerebbe all'esterno e macchierebbe il dipinto. Ma, per ovviare a questo inconve-

L'INIEZIONE PER BEN FISSARE L'INTONACO. *(Fot. U. Körte)*

COME SI REGOLA LA PRESSIONE AUTOMATICA DELLE ASSICELLE SULLA PARTE AVARIATA DELL'AFFRESCO. *(Fot. U. Körte)*

I GROSSOLANI RESTAURI CON LE GRAPPE. *(Fot. U. Körte)*

L'INTONACO LESIONATO PRIMA DEL RESTAURO *(Fot. U. Körte)*

niente, uno dei restauratori del laboratorio vaticano ha studiato la geniale applicazione di una valvola, mediante la quale, quando il vuoto del rigonfiamento è ricolmo, la siringa automaticamente si chiude.

Anche le iniezioni, specialmente se praticate in una vôlta, potrebbero tuttavia provocare distacchi violenti, quando l'intonaco non fosse, prima e dopo l'operazione, convenientemente sostenuto e protetto. Per questo, pure nei restauri eseguiti nel 1905, alle superfici rigonfie si applicavano cuscinetti fissati con puntelli, lasciandoveli fino a che la miscela iniettata non avesse, asciugando, effettuata la coesione degli strati, tra cui si era insinuata.

Ma per agevolare l'opera di coesione delle miscele e per impedire, in pari tempo, che per effetto dell'iniezione possa aumentare il rigonfiamento, nel laboratorio di restauro del Vaticano si è studiato uno strumento più razionale, a cui si è dato il nome di *pressatoio*. Esso consiste essenzialmente di un piano di assicelle assicurato all'intonaco con viti sottili, penetranti fino al vivo della muratura, le quali, mediante un ingegnoso sistema di leve e di molle, premono automaticamente sulle assicelle accompagnando il lento movimento dell'intonaco, fino a che esso viene a formare coll' arricciato del muro una massa omogenea e compatta. Dopo tre o quattro giorni l'operazione è compiuta: battendo allora la superficie con le nocche delle dita si avverte subito un suono sordo, che, insegna il medico, è proprio di un organismo sano.

Restano i piccoli fori attraverso i quali si è fatta prima la lavatura interna, poi la colatura delle miscele di riempimento, poi l'applicazione del pressatoio. Facendo dello spirito di cattiva lega, su questi fori si è fermato qualche malevolo, per sostenere che moltiplicandone il numero si produrrebbe sull'intonaco l'effetto del vaiuolo sopra un bel viso umano; per cui l'originaria pittura rimarrebbe per sempre deformata. Ma chi si lasciasse impressionare da osservazioni simili darebbe prova di molta superficialità e di mancanza di senso critico. Basta riflettere che i fori in questione non superano mai il diametro di due o tre millimetri e che il restauratore ha cura di praticarli nelle parti secondarie del dipinto e di servirsi, appena può, dei punti già vulnerati e delle screpolature già aperte. Ad operazione compiuta e quando la miscela iniettata è asciutta, i forellini si riempiono di un intonaco simile per composizione a quello dell'affresco, e l' intonaco stesso viene tinteggiato a fresco. Un giorno o due ancora e poi tutta la pittura riapparirà come ringiovanita allo sguardo dello studioso e dell'esteta, suscitando nuovi fervori di ammirazione, che costituiscono la migliore ricompensa per l'opera del restauratore.

Saranno molti quelli che penseranno all'umile artista che con la sua rude fatica ha arrestato l'opera del tempo per assicurare la vita del grandissimo capolavoro?

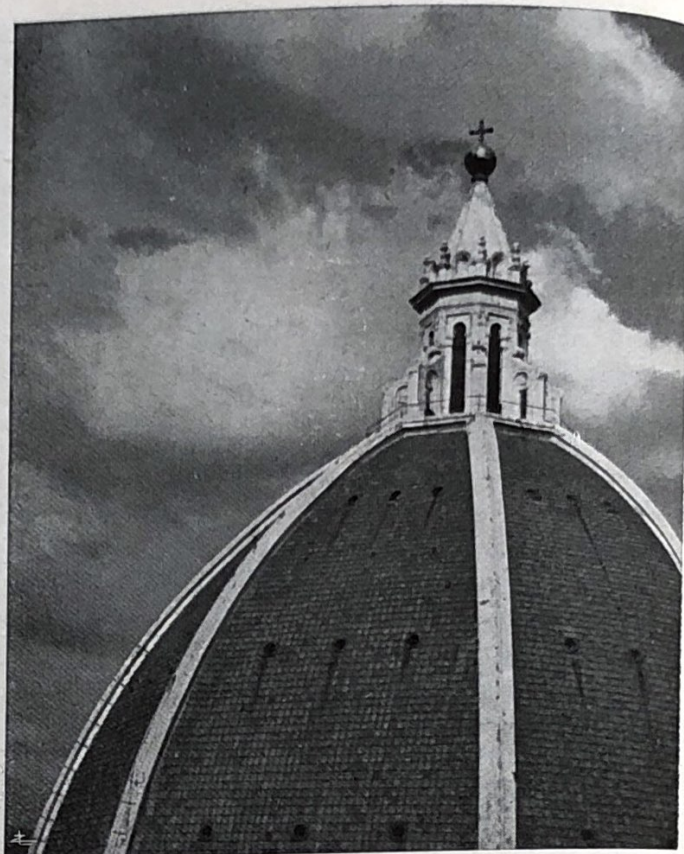
Ben pochi, io temo, come pochi sono quelli che dinanzi alle costruzioni monumentali antiche delle Terme di Caracalla e del Colosseo riflettono ai meriti di quella turba anonima di schiavi che ha preparato le malte, e collocati gli uni sopra gli altri i travertini e i mattoni per farne una massa unica, dura e compatta come il macigno. Ma nell'età nostra che vuole una più equa ripartizione dei gravami e dei compensi è dovere sacro di chi dirige e sorveglia tener conto delle modeste abilità e delle umili fatiche e render loro la lode dovuta. Ad essi, restauratori e manovali d'ogni grado e condizione, resta poi sempre un altro premio ambito e prezioso, non tanto nella comune soddisfazione di aver compiuto un'opera provvidenziale, quanto nel privilegio di aver associato l'opera loro a quella dei grandi Titani dell'arte nostra, di aver diviso per mesi e mesi le loro stesse incertezze e trepidazioni, per poter contemplare e gustare alla fine la rinascita di opere che il genio umano ha creato non soltanto per sè, ma anche per l'educazione e la gioia dei posteri più lontani.

E, senza dubbio, chiunque guardi alla meravigliosa testa svelata della Sibilla Delfica, sia pure quale appare dalle impressioni fotografiche qui riprodotte, ne sarà facilmente persuaso.

BARTOLOMEO NOGARA

LA STUPENDA TESTA DELLA SIBILLA DELFICA NELLA LUCE DIFFUSA DEL GRANDE RIFLETTORE IDEATO DA MARIANO FORTUNY. *(Fot. U. Körte)*

IL V CENTENARIO DI UN GLORIOSO MONUMENTO

LA CUPOLA DEL BRUNELLESCO

Nel giorno, secondo lo stile fiorentino, di Capodanno del 1436 (il 25 marzo del calendario comune) Papa Eugenio IV consacrava la chiesa cattedrale di S. Maria del Fiore, la più grandiosa testimonianza del genio costruttivo del Gotico toscano, quasi testamento di una età che muore allo schiudersi di un'epoca nuova. Ma può dirsi che soltanto qualche mese dopo, con la posa dell'ultima pietra della cupola brunelleschiana, avvenuta il 30 agosto dello stesso anno, il Comune fiorentino sciogliesse il voto pronunziato quasi un secolo e mezzo avanti, quando aveva ordinato ad Arnolfo di Cambio di ricostruire l'antica e ormai troppo modesta chiesa di S. Reparata « con quella più alta e sontuosa magnificenzia che inventar non si possa nè maggiore nè più bella dalla industria et potere degli uomini ».

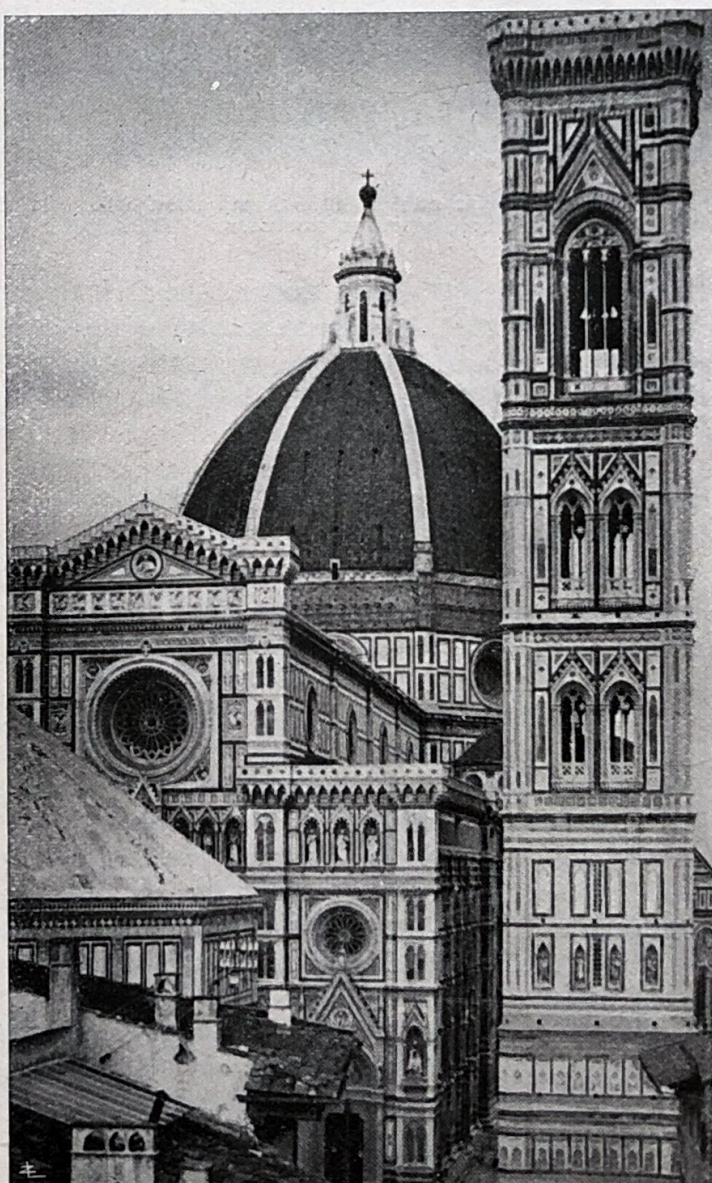
Esattamente cinquecento anni fa si chiudeva quindi l'ultima fase essenziale di una delle maggiori fatiche architettoniche della cristianità medievale, sorta sì — come ogni vera opera d'arte — d'un getto da una fantasia geniale, ma condotta poi con sforzo paziente per lungo volger di tempo, tra varie vicende, e accompagnata non solo dalla cura amorosa dei magistrati preposti all'opera e degli artisti esecutori, ma dal vivo appassionato interesse di tutto un popolo, che vi vedeva impegnato l'onore e simboleggiata la potenza materiale e spirituale della patria.

Concepita come compimento di un edificio gotico, iniziato alla fine del '200, e coronata a sua volta dalle nitide armoniose forme della lanterna, la cupola « voltata » dal Brunelleschi, di semplicità nuova nella decorazione, ma ancora gotica nelle agili linee slanciate, appare oggi a noi come un simbolo della continuità di tradizione dell'arte fiorentina non solo nel passaggio dal Gotico al Rinascimento, ma più largamente in tutto il suo svolgersi da Cimabue ed Arnolfo fino a Michelangelo: il quale nel dare più di un secolo dopo coronamento alla chiesa del successore di Pietro diceva di fare « una sorella » maggiore alla cupola della sua città e se ne faceva mandare da Firenze dati e misure.

Se dal lato tecnico si deve al Brunelleschi la geniale trovata di voltare la cupola senza armature — la felice esecuzione dunque di un progetto costruttivo di un' audacia senza precedenti che parve miracolo — dal lato artistico la sua opera è limitata ad alcune parti grandiose in sè, ma secondarie rispetto all'insieme: il tamburo, le esedre e la lanterna. E' accertato ormai dalla critica che la cupola del Duomo di Firenze fu elevata da Filippo Brunelleschi fra il 1420 e il 1436 *su di un progetto preesistente*. Ciò non diminuisce affatto la grandezza del Brunelleschi come artista creatore e la sua importanza storica come iniziatore di un'architettura ispirata ai nuovi ideali del Rinascimento. Anzi la sua operosità, quale essa è testimoniata da opere di bellezza unica come la Cappella dei Pazzi, S. Lorenzo con la Sacrestia Vecchia, S. Spirito e l'incompiuto Oratorio di S. Maria degli Angeli, acquista, purificata da un'opera pure di altissimo valore ma di carattere di-

LA GRANDE CUPOLA DELLA CATTEDRALE COI SUOI ELASTICI COSTOLONI ESTERNI. *(Fot. avv. E. Biagini)*

verso, aspetto di più stretta coerenza. Nelle opere certe del Brunelleschi domina uno spirito di calma e solo sottilmente vibrante serenità che si concreta in uno spazio precisamente delimitato e scandito in un ritmo conchiuso in sè, in uno spazio che appare all'occhio comprensibile e misurabile in tutte le sue parti, avvolte in una luce pacata e diffusa, abbandonati ormai gli appassionati slanci di linee e le suggestive penombre della spazialità gotica. Una cupoletta emisferica come quella della Sacrestia Vecchia, anche se animata dai sottili costoloni interni, conchiude veramente in sè, in modo statico, lo spazio geometrico racchiuso nella costruzione. La grande cupola della Cattedrale sembra al contrario accentrare dinamicamente attorno a sè tutte le membra dell'edificio, sembra raccoglierne tutte le energie dirigendole in un unico slancio. L'elasticità dei suoi costoloni esterni impostati sul sesto acuto dà all'insieme un mirabile senso di elevazione e di vibrazione di linee. La pesante materia della costruzione è — come tipico per l'arte gotica — alleggerita dal vibrar della linea e spiritualizzata per servire ad una espressione di religioso fervore, a dar forma alla mistica elevazione che il fedele deve compiere con tutte le sue forze verso la Divinità. La vasta, non scandita spazialità all'interno riprende poi quel senso di largo respiro già più volte attuato dal Gotico fiorentino nell'altissimo ed ampio salone del Bargello o nelle tre sonore arcate della Loggia della Signoria. La cupola del Duomo va quindi annoverata, come creazione d'arte, tra le più grandiose opere dell'architettura dell'età gotica.

Nel 1366 si iniziano nelle cerchie degli artisti e tra i magistrati preposti all'Opera del Duomo le discussioni sulla sistemazione definitiva di tutta la parte del coro e della sua copertura. Il progetto di Arnolfo, che prevedeva una chiesa notevolmente più piccola, non bastava più alle nuove esigenze. Occorreva un nuovo progetto di sistemazione definitiva che tenesse conto degli ampliamenti già apportati al primitivo progetto da Francesco Talenti e da altri. Ed in seguito ad un pubblico concorso bandito il 19 novembre 1367 dai magistrati dell'Arte della Lana — cui era già stata affidata fin dal 1331 la cura della edificazione della Cattedrale — tale progetto fu fornito da una commissione di quattro «maestri» (cioè architetti) e quattro «dipintori», tra i quali erano Neri di Fioravante, Benci di Cione,

SANTA MARIA DEL FIORE CON LA CUPOLA BRUNELLESCHIANA E IL CAMPANILE DI GIOTTO. *(Fot. avv. E. Biagini)*

S. MARIA DEL FIORE, NEL DIPINTO « DANTE CHE TIENE APERTO IL LIBRO DELLA COMMEDIA, DONDE EMANA LUCE SU FIRENZE » DI DOMENICO DI FRANCESCO, DETTO IL MICHELINO (1465). *(Fot. Alinari)*

l'Orcagna, Taddeo Gaddi e Andrea Bonaiuti. Il 15 dicembre 1368 gli « operaj e capomaestri » prestano solenne giuramento di attenersi in tutto e per tutto al modello degli otto « maestri e dipintori ». Che in tale modello fosse già prevista la cupola è attestato da un affresco di Andrea Bonaiuti, di quello stesso che partecipò alla commissione degli otto, nel famoso Cappellone degli Spagnoli, che era allora la Sala Capitolare del convento domenicano di S. Maria Novella. Qui, in una complicata allegoria dettata dal famoso predicatore Iacopo Passavanti, l'istituzione della Chiesa è ingenuamente rappresentata da un edificio ecclesiastico, il quale ripete l'architettura di S. Maria del Fiore: la chiesa è sormontata da una cupola, di forma un po' ingoffita ma che richiama immediatamente, nel suo partito a spicchi separati da pronunziati costoloni esterni, la cupola brunelleschiana.

Il problema che affaticò le menti degli architetti quattrocenteschi di S. Maria del Fiore non fu infatti la forma da dare alla cupola, ma il modo di come si avesse a voltare senza pericolo cosa di tanta mole. Se poi la cupola fosse già prevista nel progetto arnolfiano e se i maestri del 1367-68 ne abbiano ripetute essenzialmente le forme adattandola nelle dimensioni al nuovo ampliato progetto della chiesa — se dunque questa mirabile creazione si debba in ultima analisi al genio di Arnolfo — è cosa che a noi sfugge e che resterà forse ancora a lungo o per sempre oscura. Ciò parrebbe tuttavia probabile se pensiamo che nessuno degli autori del modello del 1367-68 — neppure l'Orcagna che nell'unica sua opera costruttiva a noi giunta, il famoso tabernacolo di Orsanmichele, appare architetto di vasto respiro — ci sembra possa essere stato capace di sì alta creazione, quale invece avrebbe potuto benissimo venir concepita dalla geniale fantasia di Arnolfo di Cambio.

Soltanto alla fine del secolo si comincia seriamente a pensare di porre in atto l'edificazione della cupola e nel dicembre del 1392 si istituiva un apposito consiglio di « quatuor Officiales cupolae ». Nel 1417 si era già affrontato il problema del modo di condurre la difficile opera e già ci si rivolgeva per consigli al Brunelleschi. Dopo un concorso del 1418 per un modello definitivo in base al quale si potesse voltare la cupola, che fu vinto a pari merito da Filippo Brunelleschi e da Lorenzo Ghiberti, i due ar-

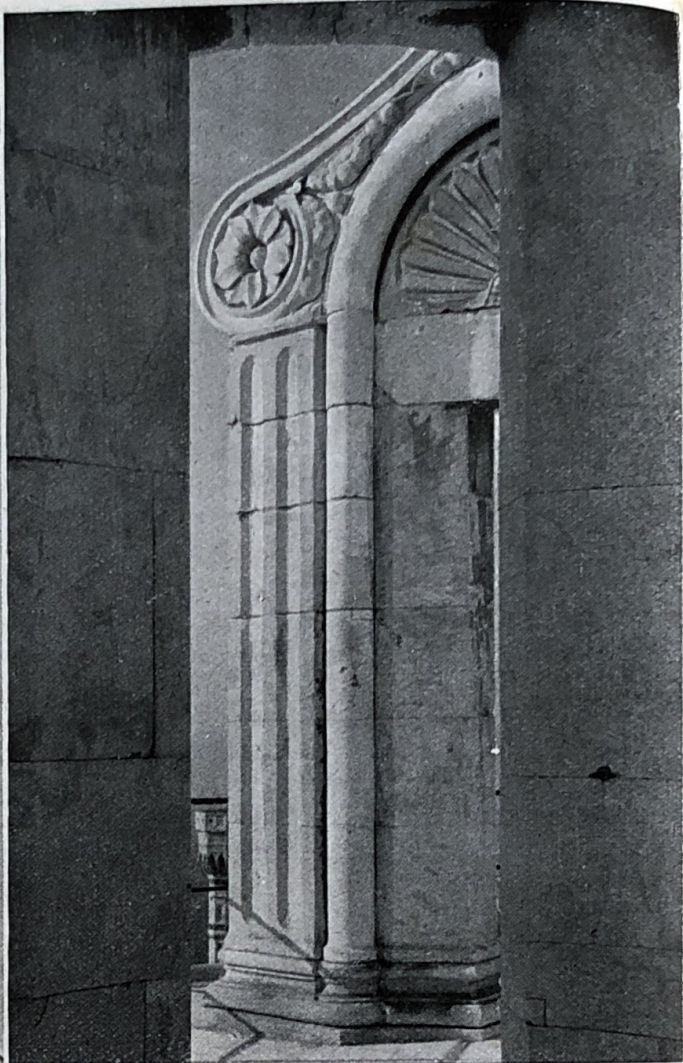
tisti venivano invitati a eseguire in collaborazione un nuovo modello, e successivamente, il 16 aprile 1429, il Brunelleschi e il Ghiberti sono nominati insieme al capomaestro Battista d'Antonio, che doveva avere presumibilmente funzioni in prevalenza di rappresentanza e di amministrazione, « provveditori della cupola ». A stare ai biografi del Brunelleschi, Antonio Manetti, il Vasari e il Baldinucci, sarebbero sorti ben presto aspri dissidî tra i due artisti, dovuti all'invidia del Ghiberti, il quale avrebbe perfino suscitato tra gli operai una sommossa contro Filippo. Tutto ciò ha l'aria di un'amplificazione drammatica intesa ad esaltare la gloria del Brunelleschi. Certo è però che sei anni dopo un nuovo contratto riduce l'attività di Lorenzo ad un'ora al giorno, mentre stabilisce che il Brunelleschi dedichi la sua opera alla costruzione della cupola. Dobbiamo dunque sicuramente al Brunelleschi nella sua essenza la attuazione geniale di questa magnifica opera di ingegneria: anche se la cupola sia dal lato estetico creazione di un'età più antica, e la stessa concezione tecnica dell'equilibrio dinamico di masse scaricanti la loro spinta su pilastri per mezzo di costoloni si ricolleghi alla tecnica costruttiva delle cattedrali gotiche, soprattutto di oltralpe.

Interesserà forse il lettore quel curioso incidente — attestato dai documenti ma poco noto perchè taciuto dai biografi, per altro così ricchi di aneddoti — capitato al glorioso maestro, e che nel grandioso dramma artistico della cupola fa l'effetto di una farsa poco gustosa. Il 19 o 20 agosto 1434 Filippo è tratto in arresto per ordine dei Consoli dell'«Arte de' maestri di pietre », cioè della corporazione degli architetti, per mancato pagamento di contributi sociali. L'Opera del Duomo fa sua l'offesa inferta al proprio architetto e lo stesso 20 agosto fa arrestare a sua volta per rappresaglia uno dei Consoli dell'arte e lo affida in custodia al Capitano del Popolo. Lo sbrigativo intervento dell'Opera fu efficace, giacchè, dopo brevi trattative, il 31 agosto le due magistrature rimettevano in libertà il prigioniero e l'ostaggio.

La cupola fu voltata dal Brunelleschi a doppia calotta, un po' come quella romanica del Battistero, nella quale la cupola interna è sormontata da una copertura « a tenda » di derivazione lombarda, e senza fare uso d'armature. Questa ultima audacia dovette certo sulle prime sorprendere i contemporanei, e non è escluso che Filippo avesse a superare in principio delle diffidenze. Ma le acerbe lotte e tutte le amarezze che il grande architetto, secondo il racconto dei biografi, avrebbe avuto a sostenere si devono ad una amplificazione, dovuta al desiderio di fare apparire ancora più grande il vecchio Maestro che essi veneravano quale capostipite dell'architettura moderna, o, come essi secondo un'errata concezione storica si esprimevano, quale « restauratore dell'architettura degli antichi », che avrebbe studiato appassionatamente sui monumenti romani. (Talchè la nostra cupola appariva ispirata addirittura dalla romana cupola del Pantheon, che è in realtà dal lato sia estetico che tecnico-costruttivo opera di spirito del tutto diverso). Ma può essere vero che prima di affidargli l'esecuzione della cupola del Duomo lo si volesse vedere alla prova, come narrano i biografi, nel voltare senza armature la cupoletta di una scomparsa cappella di S. Iacopo Soprarno.

LA CUPOLA VISTA DI FIANCO E, IN PRIMO PIANO, L'AGILISSIMA TORRE DEL PALAZZO DELLA SIGNORIA. *(Fot. avv. E. Biagini)*

Sarà comunque interessante di seguire per un poco i biografi nei loro novellistici aneddoti sulle lotte sostenute da Filippo contro l'incomprensione e l'invidia dell'ambiente che lo circondava prima di poter giungere alla realizza-

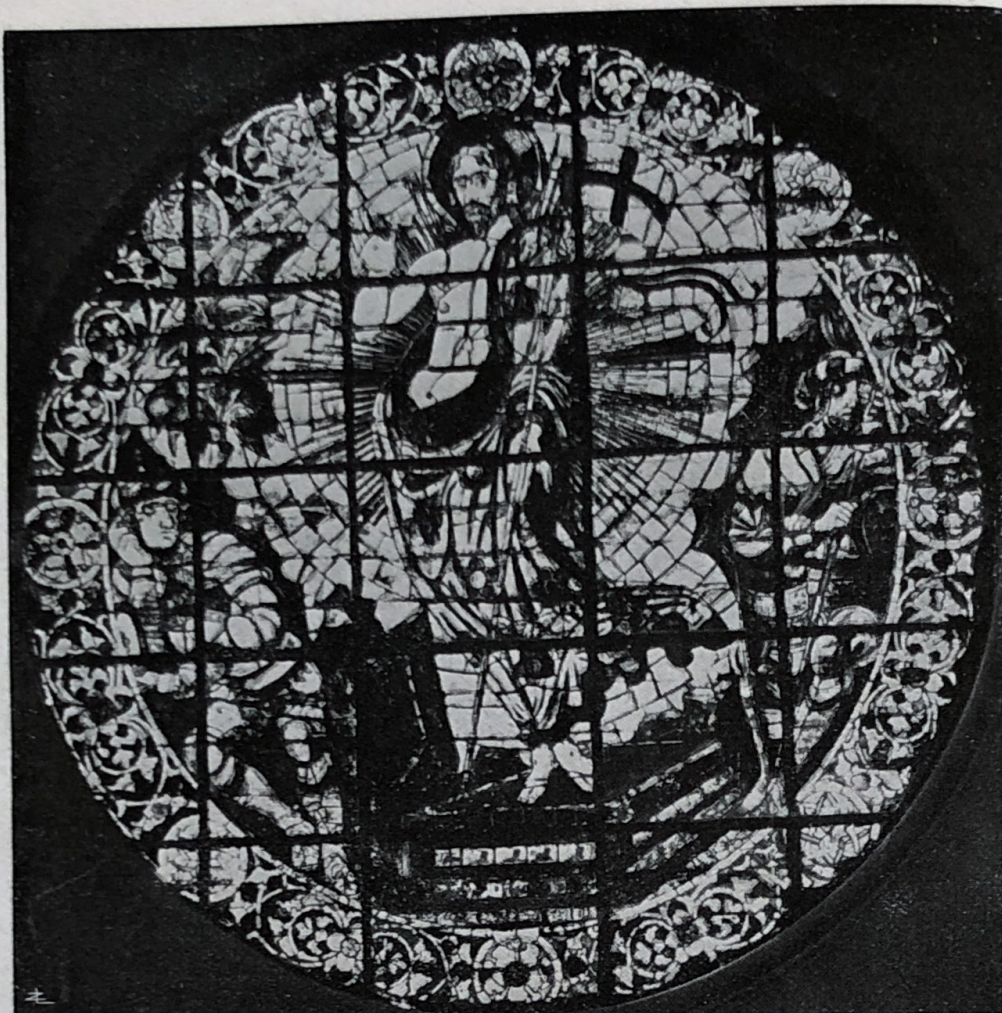
L'ESTERNO DELLA LANTERNA, SU PROGETTO DEL BRUNELLESCHI.

PARTICOLARE DELLA LANTERNA (BRUNELLESCHI E MICHELOZZO).

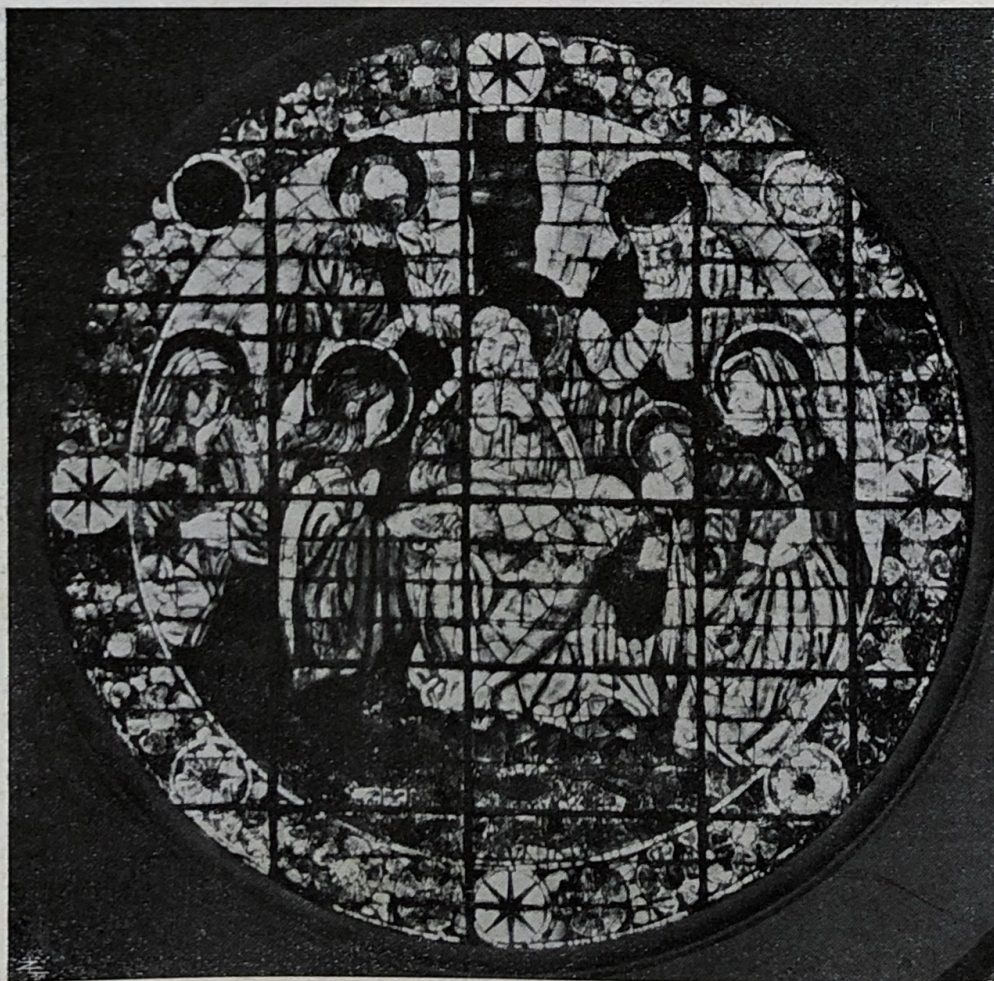
zione della gigantesca impresa. Poichè è proprio in questa leggenda che la figura del grande vive ancor oggi nella coscienza del nostro popolo: e si potrebbe ricordare a tale proposito una delle più applaudite commedie di Augusto Novelli, autore così caro ai vecchi fiorentini. Narra il più antico biografo del Brunelleschi, Antonio di Tuccio Manetti, che scriveva alla fine del secolo XV e che afferma di avere avuto occasione di conoscere ancora il Maestro in vecchiezza, delle beffe cui il Nostro da tutti era fatto segno per la sua « sciocca » pretesa di voler voltare la cupola senza armature. Racconta fra l'altro, nella sua prosa popolare e disadorna, che nelle discussioni sostenute coi dirigenti e i capomaestri dell'Opera del Duomo, ripetendo il Maestro con insistenza che la cupola andava voltata senza armatura, « due volte dagli Operaj, da' famigli loro, e dall'Arte della Lana, che v'erano presenti, e Consoli, e molti altri fu fatto portare di peso fuori, come se ragionassi stoltamente e parole di ridersene » tanto che poi si rinchiuse in casa per più giorni per paura delle beffe dei suoi concittadini, che specialmente in quel tempo non avevano peli sulla lingua. Ed il Vasari con la sua esperta arte di aneddotista vi ricama ancora sopra e vi aggiunge piacevolezze. Allo scopo di far risaltare l'arguzia e l'alta coscienza di sè del Brunelleschi che voleva confondere i suoi avversarî per convincerli della stoltezza della loro opposizione, gli mette in bocca come cosa d'assoluta novità — ed è sistema invece largamente praticato nel Medioevo — la proposta di invitare a congresso « architettori non solo toscani e italiani ma tedeschi e francesi e d'ogni nazione, e proporre questo lavoro, acciocchè, disputato e risoluto fra tanti maestri, si cominci e si dia a colui che più dirittamente darà nel segno, o avrà miglior modo e giudizio per fare tale opera ». « E fu cosa bella — continua lo scrittore — il sentire le strane e diverse opinioni in tale materia... e non mancò chi dicesse che sarebbe stato bene empierla di terra e mescolare quattrini fra essa, acciocchè vòlta, dessino licenza che chi voleva di quel terreno potesse andare per esso, e così in un subito il popolo lo portasse via senza spesa ». L'aneddoto è tale da mettere leggiadramente in ridicolo gli antagonisti di Filippo, il quale solo « disse che si poteva voltarla senza tanti legni e senza pilastri o terra, con assai minore spesa di

tanti archi, e facilissimamente senza armadura». La quale affermazione, ritenuta « cosa da sciocchi », e l'insistenza del maestro nella medesima gli avrebbero tirato addosso quell'increscioso inconveniente di cui abbiamo or ora letto nella biografia del Manetti.

Nello stesso senso i biografi drammatizzano il contrasto — che probabilmente non è tutto frutto di fantasia — col Ghiberti, col quale Filippo doveva aver vecchia ruggine, essendo rimasto soccombente al concorso per la porta del Battistero del 1401. A sentire il Vasari, il Brunelleschi era stato lì lì per piantare in asso ogni cosa e fuggirsene da Firenze, quando sentì che gli avevano messo accanto Lorenzo per opera di intriganti che volevan mettere bastoni fra le ruote al crescere della reputazione sua. E Lorenzo stesso si sarebbe fatto pagare 300 lire per un suo modello mentre a Filippo non sarebbero toccate per il suo modello molto meglio fatto che 50 lire e 15 soldi. Per cui Filippo non potendone più si sarebbe deciso « al tutto di levarselo d'attorno », e si sarebbe perciò finto ammalato per mettere in imbarazzo e svergognare di fronte agli operai il collega, il quale non se la sapeva cavare da solo.

Ancora uno sciopero dei maestri muratori che pretendevano un salario maggiore e si erano presi a male « alcuni rabbuffi » dell'architetto avrebbe avuto a superare Filippo, il quale avrebbe prontamente assunto ed istruito in un sol giorno dieci lombardi per supplire gli scioperanti, finchè questi gli mandarono a dire « che ritornerebbono volentieri, racomandandosi quanto e' potevano. Così li tenne molti dì in sulla corda del non li vo-

LA CUPOLA BRUNELLESCHIANA E IL MERAVIGLIOSO CAMPANILE DI GIOTTO CHE DANNO « VOLTO ALLA BELLA CAPITALE DI TOSCANA ». *(Fot. avv. E. Biagini)*

LA RESURREZIONE, SU DISEGNO DI PAOLO UCCELLO. *(Fot. Alinari)*

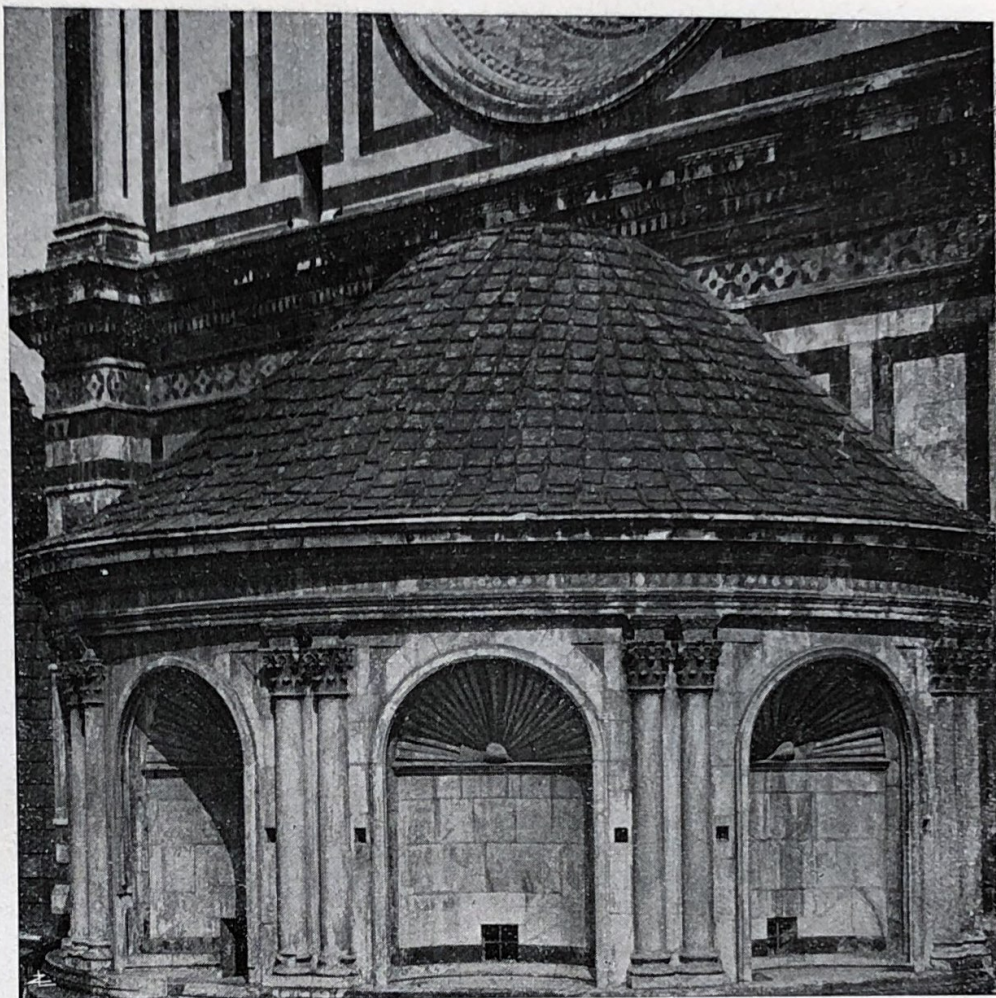
LA DEPOSIZIONE, SU DISEGNO DI ANDREA DEL CASTAGNO. *(Fot. Alinari)*

ler pigliare, poi li rime
con minor salario che e
no non avevano in prim

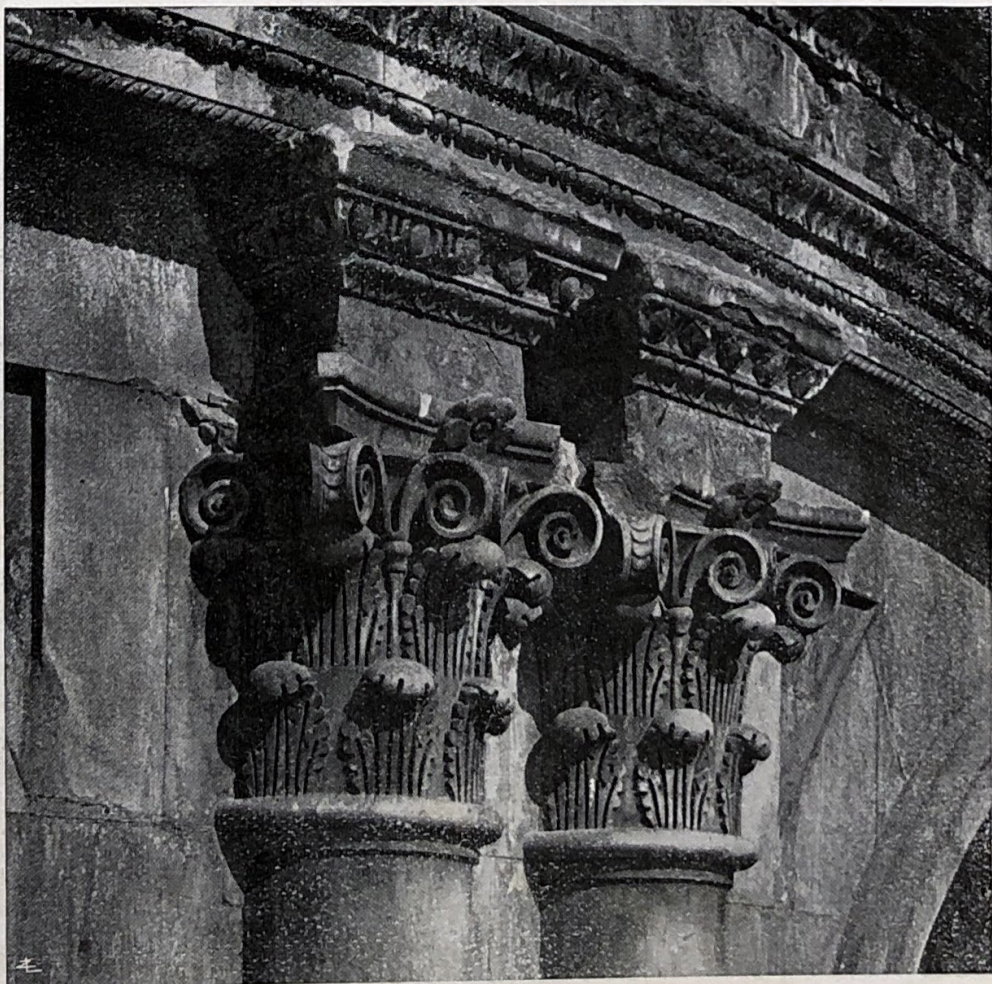
Gustati nell'arguta e
re in certo senso dram
tizzante narrazione dei
grafi, questi aneddoti,
mantengono ancor oggi
va nel nostro popolo la
gura del Brunelleschi,
niamo all'osservazione
l'opera d'arte e partico
mente di quelle parti d
te all'ideazione del Maes
la cui figura d'artista
tinuerebbe a vivere
mondo dello spirito qua
anche fosse estinta ogni
della sua interessante
sonalità biografica.

Nel 1438 il Brunelle
dava il progetto delle
dre, e la prima di esse
compiuta nel 1444. E' n
vole come nell'altezza d
zoccolo che le sostiene e
le proporzioni allungate
capitelli l'artista abbia
nuto conto del fenomen
tico della veduta in is
cio. E' la prima volta
nel desiderio proprio al
mo Rinascimento di
una chiara, proporzio
e misurabile articolaz
alle costruzioni, si tend
eliminare questi effetti
ci di deformazione, che
veranno pochi anni dop
loro teorizzatore in Le
Battista Alberti. Nelle
me le esedre mostrano,
me la lanterna, lo stile
tardo del Maestro, pass
forse anche per influsso
l'antico dopo il viaggio
mano del 1419, da uno
nel quale la parete è
delimitatrice di spazi
uno stile più essenzial
te plastico e meno spaz
dove le masse murarie,
mantenendo la mass
chiarezza di articolaz
vengono modellate
materia plasmabile: un
le che, rimasto senza
per tutto il '400, già pre
re l'architettura del se

successivo. Chiaramente inquadrate dal possente cornicione e dalle mezze colonne abbinate, le ampie nicchie scavano in profondità il muro dandogli al contrasto con la sporgenza delle colonne una sua vita plastica. Nell'ampiezza delle nicchie, nella lavorazione delle conchiglie, nei bei capitelli che riprendono l'ordine corinzio, nelle sentite decorazioni degli abachi e del cornicione è un largo respiro di classicità.

La lanterna, progettata da Filippo nel 1436, ma iniziata soltanto dieci anni dopo, poche settimane prima della morte del suo ideatore, fu continuata fedelmente al progetto originario da Michelozzo, da Antonio Manetti e da Bernardo Rossellino, ed ebbe l'ultimo compimento soltanto verso il 1480 sotto la direzione di Tommaso Succhielli.

La lanterna, di gusto così rinascimentale, corona senza contrasti l'organismo gotico della cupola. Pilastri scanalati classicamente continuano il ritmo d'ascesa dei gotici costoloni e collegano mirabilmente per mezzo di volute, geniale interpretazione quattrocentesca dell'elemento gotico degli archi rampanti, l'edicola alla cupola. L'elasticità delle volute, ripiegantisi mollemente su se stesse, conchiude in sè lo slancio ascensionale trasmesso dai costoloni. Le alte e snellissime finestre, in perfetto accordo con la snellezza della cupola, terminano però ad arco rotondo e il resto dello slancio è frenato dall'orizzontalità della ripetuta cornice. Con questa risoluzione del verticalismo in una salda chiusura orizzontale si conclude senza contrasti in modo rinascimentale la grandiosa fabbrica gotica.

UNA DELLE CLASSICHE ESEDRE BRUNELLESCHIANE. *(Fot. R. S.)*

... I BEI CAPITELLI CHE RIPRENDONO L'ORDINE CORINZIO. *(Fot. R. S.)*

S. MARIA DEL FIORE, LA PIU' GRANDIOSA TESTIMONIANZA DEL GOTICO TOSCANO... *(Fot. avv. E. Biagini)*

Nella pianta la lanterna ripete all'inverso la costruzione a pilastri di S. Maria degli Angeli, che intendeva ad un valore spaziale, trasformandola in una costruzione plastica, dove l'edificio non è più sentito come spazio ma come corpo. All'interno è la stessa chiarezza di articolazione plastica, la stessa nobile raffinatezza nella trattazione del materiale.

Un'ultima aggiunta si volle fare più tardi alla nostra fabbrica con una loggia che doveva correre lungo la base della cupola. Fu condotta dal 1506 al 1515 da Baccio d'Agnolo con forme grandiosamente classiche di un'amplificazione cinquecentesca. Sembra però che al progetto avessero parte anche il Cronaca, Giuliano ed Antonio da Sangallo. Ci si accorse che essa — opera insigne in sè — avrebbe, se continuata, ingoffato la cupola e ci si fermò dopo averla condotta lungo tutto uno dei lati dell'ottagono. Michelangelo — che al dir del Vasari ne avrebbe poi dato un nuovo contrastatissimo progetto — fu tra coloro che più si opposero alla sua continuazione dicendo in modo pittoresco che, con tutte le sue pretese di grandiosità, pareva, al confronto della cupola, « una gabbia da grilli ».

Quanto alle altre decorazioni di cui fu arricchita la cupola, non ci fermeremo sugli affreschi riflettenti un'arte manieristica e non libera da retoriche amplificazioni, di Federigo Zuccari e di Giorgio Vasari, che vennero a coprire la calotta interna fra il 1574 e il 1579. Maggiore considerazione meritano per il loro livello artistico senza confronti più alto le vetrate degli « occhi » eseguite poco prima della metà del 400 su cartoni di Lorenzo Ghiberti, di Paolo Uccello e di Andrea del Castagno.

Un'ultima parola ora sulle condizioni statiche della cupola. In questi ultimi mesi è stato lanciato un grido d'allarme che ha avuto risonanza in tutta Italia e particolarmente, com'è naturale, tra i Fiorentini, sempre consci del posto eminentissimo che la loro città occupa nel campo dell'arte. Già alle prime osservazioni il pericolo è apparso molto remoto, e siamo certi che comunque saranno presi tutti i provvedimenti necessarî affinchè la sagoma slanciata della cupola continui nei secoli, gloriosa, a dar volto alla bella capitale di Toscana.

ROBERTO SALVINI

PIONIERI ITALIANI IN SOMALIA

Quali saranno gli sviluppi economici dell'espansione italiana in Etiopia nessuno potrebbe anticipare nel momento attuale, data la scarsa conoscenza di quel vasto territorio rimasto sinora sotto il giogo delle barbarie. Si è parlato e si parla con insistenza di notevoli risorse minerarie e, se si dovesse giudicare dalle *concessioni* vendute dal fuggiasco Negus e da vari tramontati Ras a capitalisti ed avventurieri bianchi, sarebbe logico dedurre che l'Abissinia è un immenso forziere di ricchezze in potenza, le quali attendono solo l'opera civilizzatrice che dovrà metterle in valore.

In realtà, numerosi tentativi fatti da esploratori, da viaggiatori e da studiosi per « saggiare » il suolo dell'Etiopia si sono infranti contro l'ostilità celata o palese dei governanti centrali e dei sottogovernanti provinciali. Vi è però motivo di ritenere che l'avvenire potrà riserbare qualche interessante sorpresa.

A tale proposito ricordo di avere avuto lunghe conversazioni, anni fa, durante un viaggio tropicale, con il direttore generale delle miniere d'oro di Kilo-Moto, nel Congo Belga, il quale mi narrava di alcuni suoi ingegneri che, recatisi *per diporto* sull'Altipiano Abissino, avevano trovato in varie località abbondanti tracce di dioríti, minerali che con quasi assoluta certezza denunciano la vicina presenza dell'oro.

Ma, ripeto, siamo ancora troppo lontani dall'avere una qualche base positiva su cui formulare dei preventivi seri. Dove invece i competenti potrebbero darci delle anticipazioni interessanti, è sulle doviziose risorse offerte dal suolo etiopico all'agricoltura. Vi sono regioni, come quelle vastissime intorno al lago Tana, nelle quali gli indigeni, con mezzi primordiali e con un minimo di lavoro rispondente alle loro abitudini accidiose, ottengono due ed anche tre raccolti all'anno. Non c'è bisogno di fantasia per credere che il colonizzatore italiano — indubbiamente il migliore del mondo — saprebbe strappare alla terra delle messi prodigiose.

Basta per convincersene gettare un'occhiata sui miracoli — chè di miracoli si deve parlare — compiuti dai nostri coltivatori della Somalia, in condizioni di clima e di terreno infinitamente peggiori. Pochi, in Italia, sono a conoscenza del-

Un' ansa dell' Uebi Scebeli

l'opera di bonifica svolta negli ultimi dodici anni sulle rive dell'Uebi Scebeli a un centinaio di chilometri da Mogadiscio. Senza volermi dar l'aria di fare delle rivelazioni, ritengo non privo di interesse esporre alcuni dati di fatto raccolti sul posto, nel corso di una mia visita recente, dati che, oltre ad essere ignorati dai più, serviranno, dopo la grande vittoria, ad aiutare il formarsi della coscienza coloniale nel nostro Paese.

La stampa ha già avuto occasione di occuparsene a diverse riprese, volgendo la sua attenzione soprattutto a quel modello di azienda agricola che è il Villaggio Duca degli Abruzzi, tenacemente voluta e portata a sicura prosperità dal glorioso Principe Sabaudo.

Su di essa riproduco alcuni dati, forniti dal Ministro di Stato Maurizio Rava, ex Governatore della Somalia, che ne dimostrano il continuo e progressivo sviluppo. L'area coltivata è di circa cinquemila ettari, su cui lavorano oltre 2600 famiglie coloniche indigene.

Le maggiori produzioni sono: la canna da zucchero, il cotone, le arachidi, le banane, il sesamo ed il granoturco

Dallo sgranatoio del cotone uscirono fra il 1922 e il 1924 circa 7.893 quintali di fibra, che sono saliti a 10.130 nell'esercizio 1931-32. L'olio di sesamo, dai 263 quintali del 1928-29, è cresciuto a quintali 549 nel 1931-32. L'aumento è ancora più sensibile per lo zucchero; il grande e modernissimo zuccherificio locale ha lavorato 93.800 quintali di canna nel 1927-28 e circa 291.000 quintali nel 1931-32. Poche cifre, però oltremodo probanti e significative.

Assai meno nota al nostro pubblico è l'altra grande azienda del « Comprensorio di Genale »,

Piantagione di cocchi

sorta nel 1924 per volontà del Quadrumviro De Vecchi, allora Governatore della Somalia.

I primi concessionari, arrivati verso la fine dell'anno, iniziarono subito il lavoro animati da una fede e da una volontà incrollabili. Il tentativo era audacissimo e il risultato lontano e mal sicuro. Si ingaggiò una lotta aspra e senza quartiere fra l'uomo e la terra; quello prodigioso d

Nei dintorni di Genale

" Capoccheti ,, a Genale

a Genale una diga a sbarramento dell'Uebi Scebeli per inalzare le acque del fiume, convogliandole a mezzo di canali che hanno uno sviluppo di 55 chilometri, in tutto il Comprensorio, attualmente diviso in centocinque aziende agricole, su una zona di venticinquemila ettari, completamente bonificati, dove lavorano trecento bianchi e settemila indigeni.

Una rete stradale collega le varie aziende tra loro, col centro industriale di Vittorio d'Africa e col porto di Merca, distante poco più di venti chilometri, in cui affluisce tutta la produzione destinata all'esportazione in Italia.

Vittorio d'Africa, sorto da pochi anni, ha già assunto per lo straordinario incremento del Comprensorio una notevole importanza. E' un villaggio ridente, nel quale per cura del Governo è stato eretto lo stabilimento per la classifica, la sgranatura e l'imballaggio del cotone e dove si trovano parecchie officine, imprese di trasporti, negozi di viveri e materiali, depositi di carburante e macchine. E' un piccolo centro animato e animoso, unito a Mogadiscio da una pista perfettamente camionabile di oltre novanta chilometri.

attività creatrice, questa perfida di passività infeconda. Vinse, sulla bruta materia, l'uomo.

Il Governo della Somalia aiutò sin dal principio le iniziative dei privati facendo costruire

Raccolta delle banane

Che cosa hanno fatto in meno di dodici anni i concessionari di Genale? Hanno trasformato una assetata brughiera inospite e brulla in un immenso campo coltivato, in cui la varietà e l'abbondanza tutte tropicali dei prodotti assicurano all'intera zona un avvenire di immancabile prosperità.

Il più ricco dei prodotti del Comprensorio è ora la banana. In un primo tempo la coltura base era il cotone, che assicurava un utile discreto, data la qualità del tipo coltivato (Sakellaridis), ma in seguito al tracollo del mercato mondiale dei cotoni, esso venne in parte abbandonato e sostituito, nel 1928, dalla banana. (Tra pa-

Il Canale Cesare Maria De Vecchi

rentesi, non è detto che, risultato delle sanzioni, la coltura del cotone non possa essere ora ripresa). Vi sono ora più di 2500 ettari coltivati a banani, con una produzione annua di 350.000 quintali che potranno essere, facilmente e in breve, raddoppiati e triplicati.

Ecco alcuni dati interessanti. Nel 1930 vennero esportati 7.000 quintali di banane per un im-

Bananeto nel Comprensorio di Genale

Merca, vista dalle dune

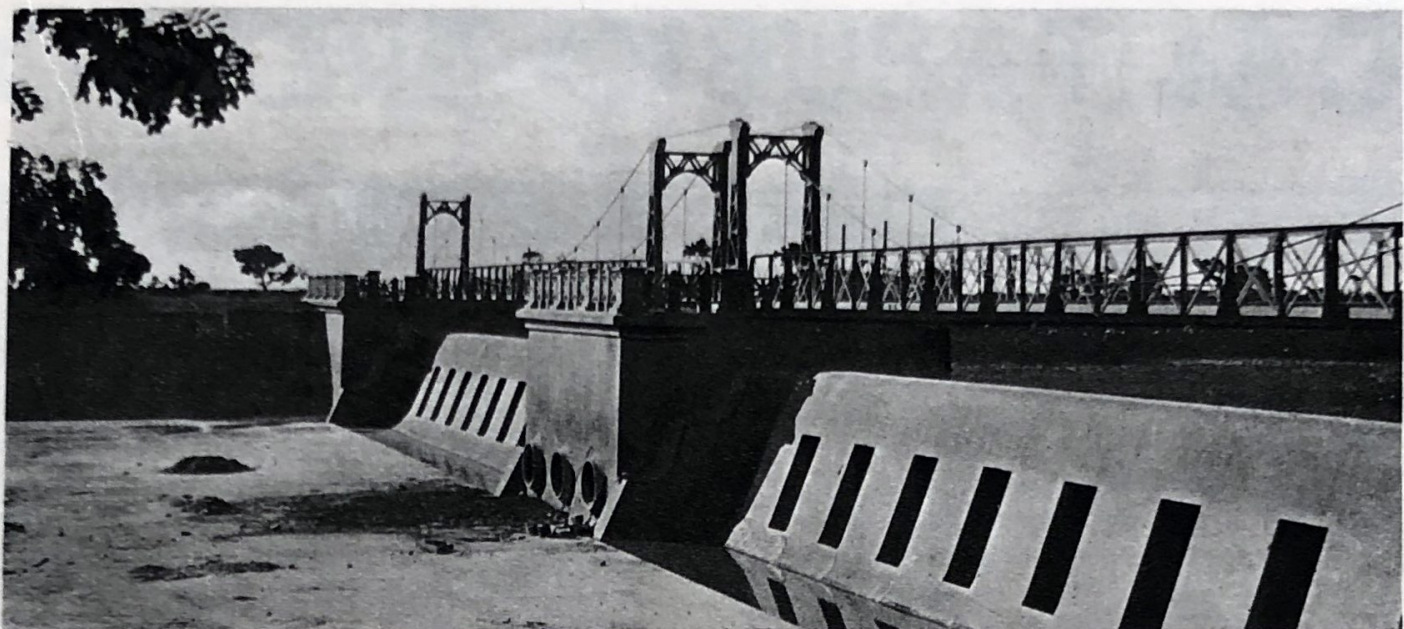
porto di 400.000 lire, che nel 1932-33 aumentarono a 160.000 quintali per oltre 12.000.000 di lire. La produzione media attuale oltrepassa, come ho detto, i 350.000 quintali annui.

E' certamente in vista di questo sviluppo che il Governo ha recentemente posto sotto regime di monopolio il commercio bananiero, seriamente compromesso dalle speculazioni di noleggiatori e di intermediari. Il decreto con cui veniva istituito il monopolio ha avuto poca eco nel pubblico, mentre è di notevole importanza, perchè servirà a garantire, in un avvenire prossimo, una affluenza abbondante e regolare del preziosissimo frutto sui mercati nazionali.

E' opportuno far presente che la banana della nostra Somalia è forse la migliore del mondo. Importata originariamente dalla Giamaica, è stata sottoposta dai nostri coltivatori a numerosi e riusciti esperimenti che l'hanno completamente trasformata, migliorandone il profumo ed il sapore.

Moltissimi in Italia hanno invece la convinzione che essa sia di qualità scadente. Ciò è dovuto alla insufficiente, e spesso addirittura assente, organizzazione tecnica e commerciale, per cui il frutto viene presentato alla vendita o troppo maturo, o acerbo, o maturato artificialmente.

Intanto, come primo e tangibile risultato, la produzione del Comprensorio di Genale ci ha liberati dalla servitù straniera, in quanto sino a pochi anni fa noi eravamo tributari dell'estero dell'intero consumo nazionale delle banane, e per una cifra non indifferente. I concessionari di Genale hanno rivolto la loro attività anche ad altre colture importanti e di primissimo interesse nazionale, e che potrebbero essere classificate col nome di colture industriali.

Oltre al cotone ed al *kapok*, di qualità ottima, essi coltivano il granoturco su larga scala, traendone due raccolti all'anno, che vengono smerciati sui mercati locali per il consumo indigeno, ed il ricino, su una estensione di circa duemila ettari. Una iniziativa che ha solo due anni di vita, ma che promette molto bene, è quella della coltivazione dell'arachide, di cui si importavano dall'estero circa duecentomila quintali annui. Più di mille ettari sono già adibiti a questa coltivazione che, come il granoturco, consente due raccolti nel giro di pochi mesi.

La grandiosa Diga di Genale

Anche la palma da cocco, piantata da poco tempo, è destinata ad un sicuro successo e potrà rendersi utilissima, perchè da essa si ricava la copra, dalla quale si estrae l'olio di cocco, che è la base di tutta l'industria dei saponi. Si stanno inoltre concludendo degli esperimenti riuscitissimi per la coltivazione della manioca, la pianta madre dell'amido, che essa contiene in quantità rilevante nei suoi tuberi. La importanza di questo prodotto è grandissima, perchè l'amido — che siamo costretti ora ad importare — serve a svariati usi industriali (specie nelle cotonate) e può essere trasformato in alcool come carburante. L'avvenire della manioca, di cui si potrebbe fare una coltura vastissima nel Comprensorio, è però subordinato alla creazione di industrie attrezzate per la trasformazione sul posto del prodotto agricolo, inquantochè troppo costoso sarebbe il trasporto della materia prima in Italia, per esservi lavorata.

A fianco delle coltivazioni principali, il Comprensorio ne ha diverse minori; così la papaia, frutto medicinale per il suo forte potere digestivo, di sapore gustosissimo, che si avvicina a quello del nostro melone; il pompelmo, generalmente conosciuto col nome esotico di *grape-fruit*, ricco di vitamine; il *mango*, ritenuto dai competenti come il miglior frutto del mondo, ecc. Non mancano poi, per uso locale, le ottime verdure che, dato il clima tropicale, crescono, si può dire, in tutte le stagioni dell'anno.

Una esposizione come questa, breve e forzatamente arida, può dare un'idea ben pallida della gigantesca opera compiuta nel Comprensorio di Genale con il vigile concorso del Governo della Somalia. Sarebbe interessante ed istruttivo illustrarne le fasi, spesso drammatiche, soprattutto nei primi anni, quando la mèta era ancora incerta e lontana, ma non è possibile farlo nei limiti consentiti in questo scritto che, del resto, vuole solamente, constatando il magnifico successo dei pionieri di Genale, additare quale meraviglioso avvenire attende il lavoro italiano in altre regioni etiopiche che, anche per essere favorite, a motivo della loro altitudine, da un clima eccellente, sono di gran lunga più fertili.

FRANCESCO GASPARINI

DAL PASUBIO EROICO

L'ENTE Provinciale del Turismo di Vicenza ha indetto un concorso per il miglior articolo sul Pasubio. I termini della gara sono già scaduti da tempo, onde questo mio scritto appare assolutamente disinteressato... Il che però mi impedisce di affermare che il vincitore di quel concorso dovrebbe essere un combattente, non uno scrittore. D'accordo: una qualità non esclude l'altra e la grande guerra ce ne ha dato luminosi esempi. Credo tuttavia che soltanto chi abbia vissuto la guerra sul Pasubio possa comprenderne, interpretarne, descriverne l'eroica poesia, quello che esso dice agli uomini di oggi e che dirà agli uomini di domani, l'inesauribile sua eloquenza, la sua storia grandiosa, degna dell'epopea omerica. Fu scritto che la vita sul Pasubio, dal giugno del 1916 al novembre del 1918, superò ogni possibilità d'umana sopportazione. Il sacrificio vi toccò infatti le vette del sublime, vi creò il sacro patrimonio d'una tradizione che aureola il suo nome di luce immortale. Per quanto possano esser sacri tutti ad un modo i campi della guerra, questo lembo del nostro confine si eleva sugli altri quasi anelasse ad essere più degli altri coronato di gloria.

Lo chiamarono le *Termopili d'Italia*, ma la famosa gola della Tessaglia vide nell'ardire di Leonida, e di molti altri capitani che le guerre vi condussero, l'eroismo d'un giorno, non quello durato, giorno per giorno, due anni e mezzo. Il soldato italiano, d'ogni arma e d'ogni specialità, costituì sul Pasubio una vera guarnigione della Morte. Il vivere vi fu ben più duro che il morire. Ancora oggi le pietre sono mescolate con le ossa gloriose. Di sotto ai macigni sconvolti da mine gigantesche e ricaduti come se lanciati da fionde di titani, dormono i nostri cari introvabili. Nove volte, per nove mine, cinque austriache e quattro italiane, l'aspro massiccio, scalzato dalle spaventose quantità di esplosivo ch'erano state fatte brillare nei suoi fianchi, mutò il volto, crollò precipitando, fuse i suoi picchi con le sue valli, sussultò come se un terremoto lo scuotesse, e trascinò nelle sue pieghe e nelle sue ferite, seppellendoli nelle lacerazioni mostruose, centinaia di uomini. Nessuna odissea fu più tremenda e ostinata, nessun sacrificio fu più lungo e più muto, e mai basteranno i lauri che rinverdiscono nell'Italia liberata, per cingere i morti che dormono sotto questo altare, grande come il sacrificio che vi si compì.

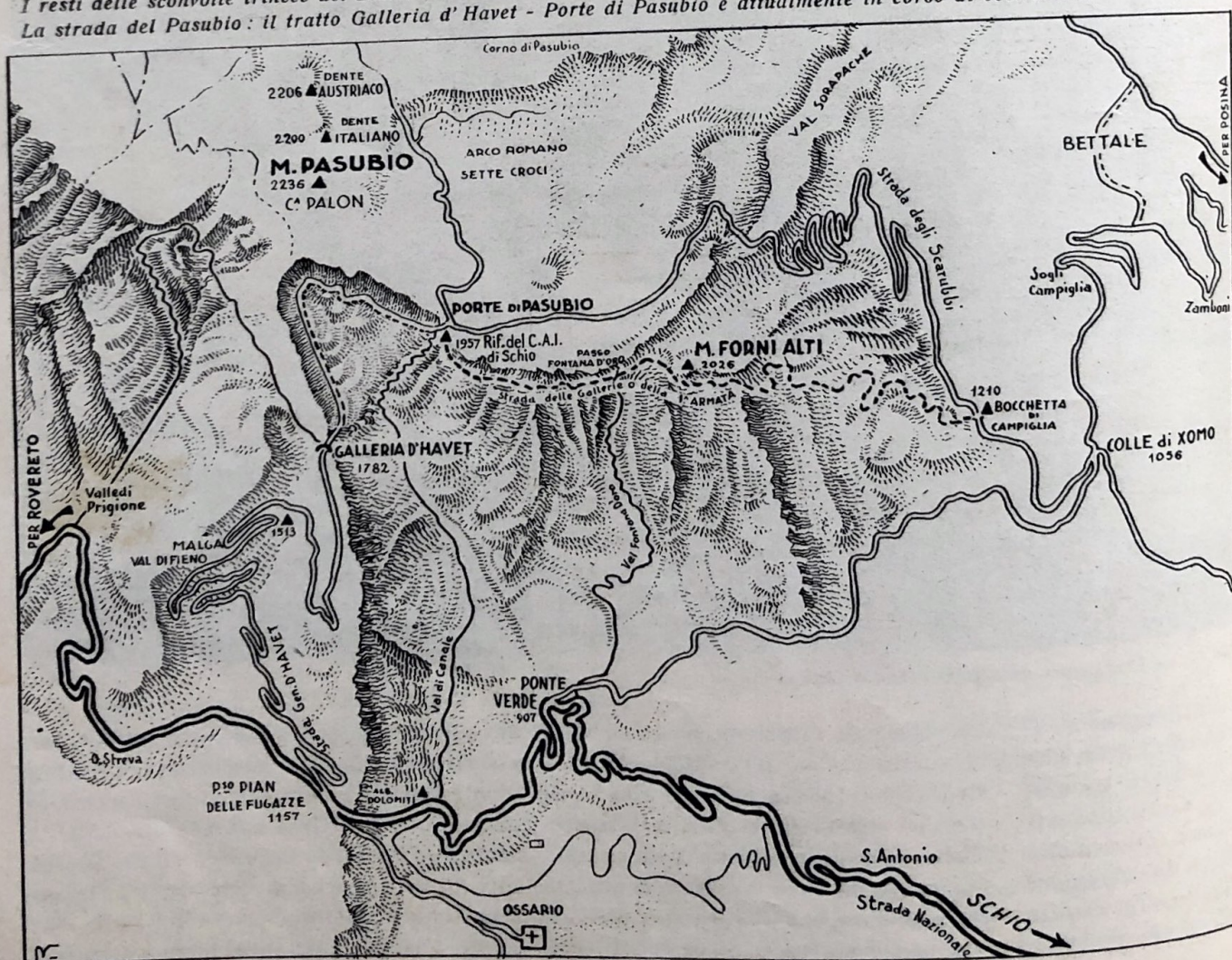
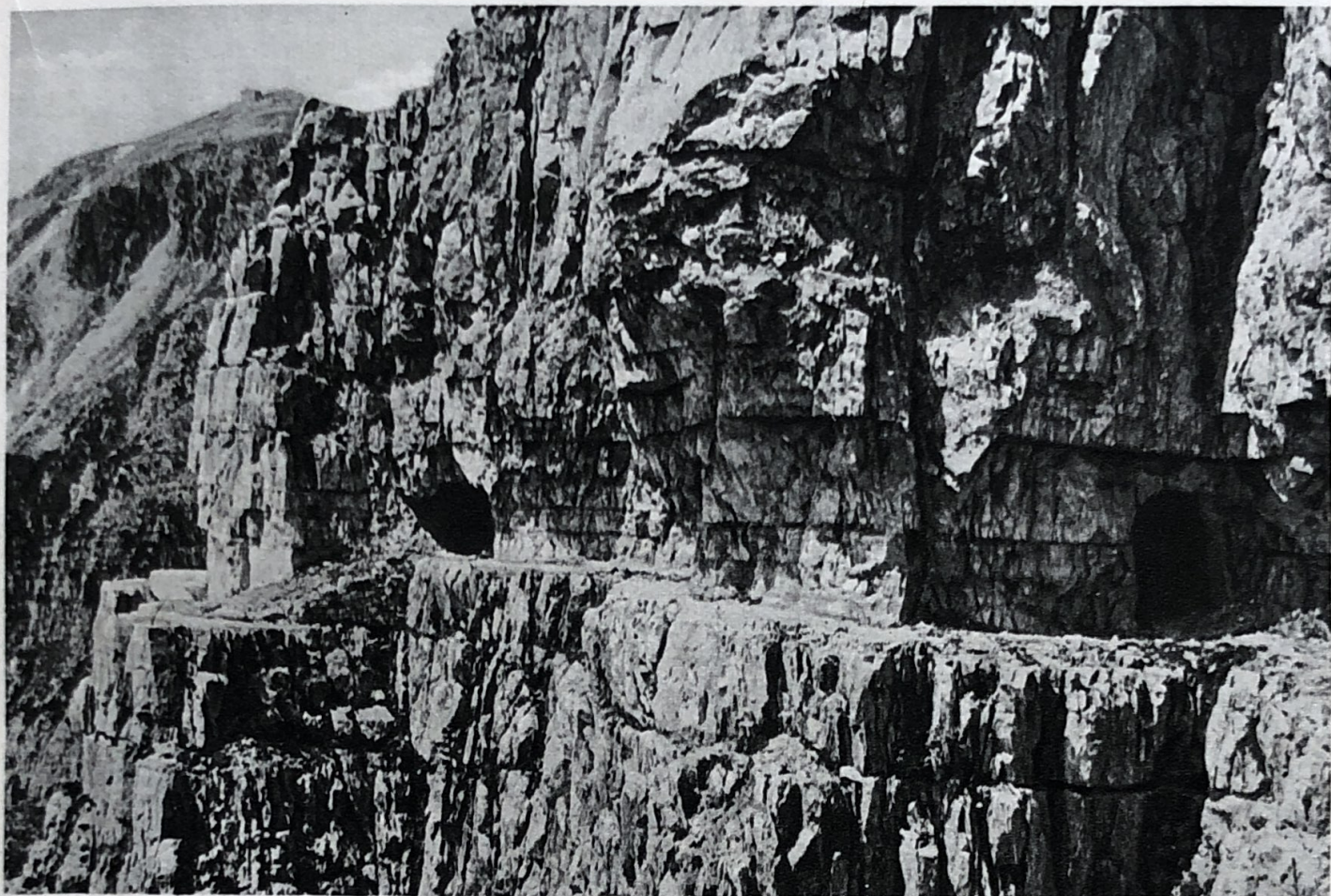
E' noto che il Pasubio, rimasto quasi completamente all'Austria dopo il 1866, costituiva per essa un ottimo osservatorio. Di conseguenza, allo[…] pato subito dai nostri, divenne il baluardo più co[…] nel 1916, precisamente il 15 maggio, il XX Corpo […] dato dall'Arciduca Carlo, sferrò la famosa « Str[…] portarci alla perdita del Col Santo e del Passo de[…] minaccia di tutto il massiccio. In quell'ora decisiv[…] di Stato Maggiore Pariani, un battaglione della […] in Vallarsa, fu portato e dallo stesso ufficiale gui[…]

Monte Pasubio, d'inverno: la Val Canale, a sinistra; il Sogli[…]

AL PASUBIO TURISTICO

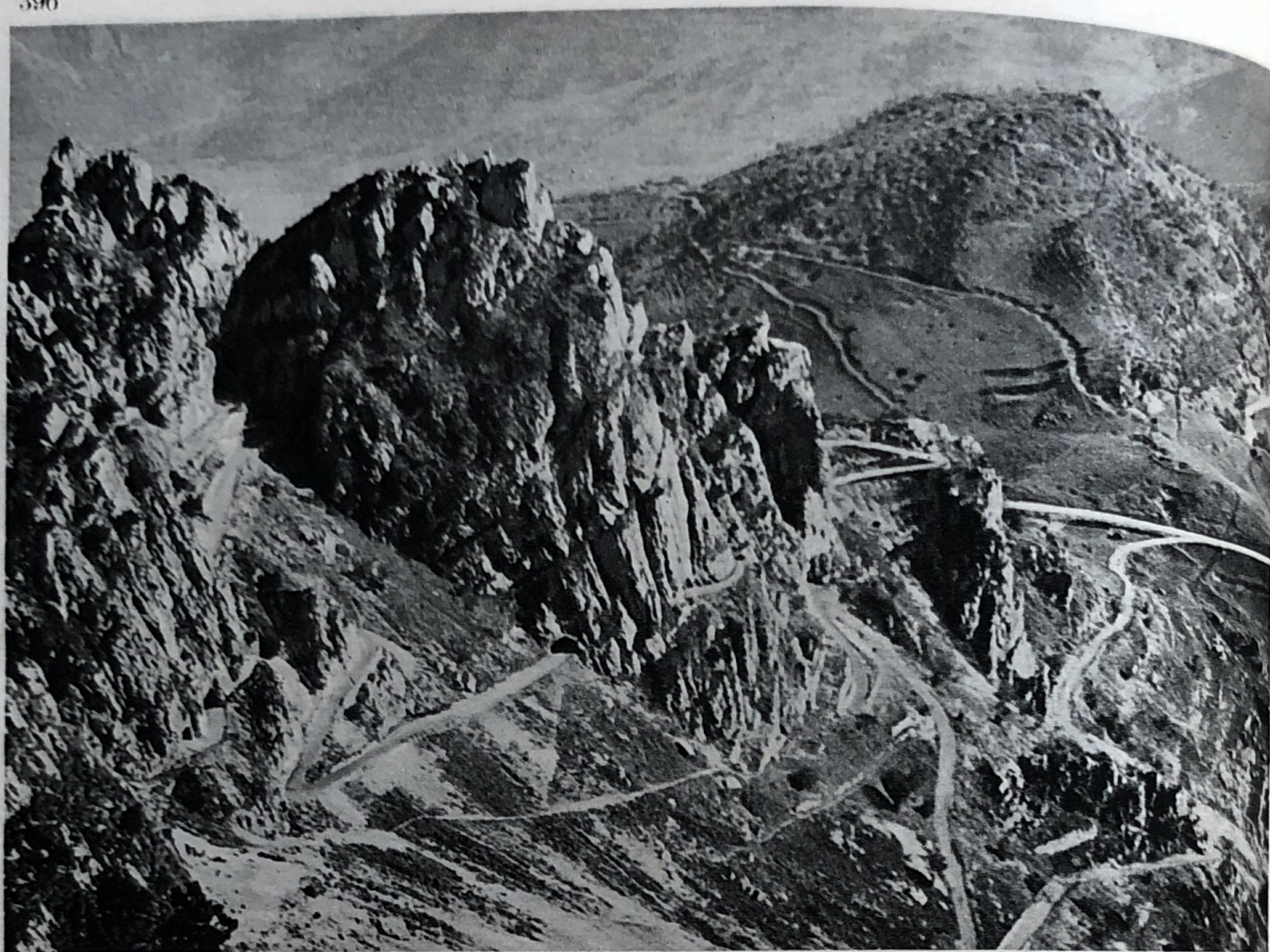
...sso, al centro : il Campanile di Val Fontana d'Oro, a destra

...opiar della guerra, occu-...o. Fu contro di esso che ...rmata Austriaco coman-... Expedition » che doveva ...Borcola, con conseguente ...r iniziativa del maggiore ...gata « Volturno » diretta ... alla difesa del Pasubio,

in attesa di maggiori soccorsi. Quell'intervento bastò a salvare la situazione: il valore dei nostri soldati cominciò a scrivere il poema immortale: la difesa di Passo Buole fu affidata alla storia. Nomi gloriosi cominciarono ad accendersi nel cielo azzurro del valore italiano: generale Andrea Graziani, generale Achille Papa. Ma l'ostinazione nemica non s'arrese: i ritorni offensivi si moltiplicarono, portando a violenti combattimenti. Sulle linee sconvolte da terrificanti bombardamenti, il coraggio dei nostri brillò abbagliante, e le sorti della battaglia furono or liete or tristi, sempre però crudeli per superbi olocausti.

Le entrate alla 50ª e 51ª Galleria della "Strada delle Gallerie del Pasubio" o "della Iª Armata" (Foto F. Zambon)

La presa di Monte Corno e la successiva sua perdita portarono alla cattura di Cesare Battisti e di Fabio Filzi. Leggendari rimarranno gli assalti dei Battaglioni « Monte Berico » e « Aosta » al Dente Austriaco, nel settembre e nell'ottobre del 1916. L'inverno trovò i due eserciti avvinghiati, si può dire. Ognuno di essi puntava contro l'altro tutta la sua forza, la sua resistenza, la sua disperazione. Il Dente Italiano e il Dente Austriaco, vicinissimi, erano due pugni tesi, due osservatori ringhianti, due colossi infine che impersonavano tutta la tragicità del duello interminabile dalle cui sorti dipendevano quelle dell'intera guerra. L'inverno dal 1916 al 1917, disastroso per la rigidità (la temperatura scese a 20 gradi sotto zero), trasformò il monte in un Calvario di passione e di morte. I nostri soldati vissero la più disperata vita che si potesse immaginare, entro caverne di neve, minacciati dalle tormente e dalle valanghe, torturati dal fuoco nemico, vettovagliati, fra disagi e pericoli immensi, da someggi faticosi per sentieri incredibilmente difficili, lungo i quali assai spesso le *corvées* precipitavano in baratri spaventosi, senza che di esse si avesse più traccia. Fu allora che cominciò l'opera geniale, temeraria, incredibile del Genio Militare per scavare, nelle dure rocce della montagna crudele, passaggi defilati e caverne. Gli uomini divennero tarli. A poco a poco chilometri di strade e di gallerie furono tratti dal piccone e dalle mine, sotto la minaccia nemica, con l'ansia crudele di dover fabbricarsi la tomba invece del ricovero, chè il nemico, con accortezza pari alla nostra, aveva pure iniziato i suoi cunicoli sotterranei, e andava preparando mine paurose di cui nella notte si sentivano i boati. Il picchiettar delle perforatrici giungeva spesso da lontano all'orecchio del soldato che poggiava stanco il capo sul duro sasso, entro la caverna insidiata. Nove volte, ho detto, il Pasubio « saltò per aria » coi suoi uomini, e per nove volte i soldati, più incrollabili della roccia, si ricercarono fra le macerie, e fra le macerie ricominciarono a vivere e a morire. In nessun settore della guerra la lotta divenne come sul Pasubio tremenda per insidie, crudele per atrocità necessarie, spaventosa per metodo. Il soldato fu tutt'uno con la pietra: entro di essa visse e come essa si frantumò. Ma nessun sacrificio fu più necessario alle sorti della guerra.

Eppure quale serenità di spirito aleggiava su quella sacra disperazione! Un giornalista che salì il Pasubio nel dicembre del 1916 potè ricevere persino in omaggio, dagli ufficiali dell'Alpe di Cosmagnon, una felicissima parodia della *Divina Commedia* che diceva, fra l'altro:

Ahi, giornalisti voi di quante balle
riempite i giornali! e guadagnate
di questa turba misera alle spalle!
Se sovra il Cosmagnon il piè portate
vi gelerà l'inchiostro nel pennino,
ma voi di salir qui ben vi guardate!...

La "Strada delle Gallerie del Pasubio" al suo inizio a Bocchetta di Campiglia (Foto F. Zambon)

Si seppe morire financo in letizia nella grande guerra; e quanti lo insegnarono. Mentre il monte, scavato, trapanato, rôso in ogni parte, veniva percosso e martellato dalle granate, giorno e notte, l'eroismo italiano, annidato nelle gallerie, preparava la primavera della Patria. L'altezza spirituale a cui assursero i combattenti, di qualunque arma e specialità, non ha forse riscontri su altri teatri della guerra. Il Pasubio è orgoglio della Nazione e di quella I Armata a cui il maresciallo d'Italia Pecori-Giraldi dà ancora così memore nome.

Ora il Pasubio, questo lottatore fiero e gigantesco, riposa, con le sue cicatrici e i suoi morti. L'Ente Provinciale del Turismo di Vicenza, presieduto dall'ing. Giuseppe De Luca, s'è preoccupato in questi ultimi tempi di valorizzare il monte glorioso dal punto di vista turistico, continuando l'opera illuminata a suo tempo iniziata dal Club Alpino di Vicenza e di Schio, e di salvaguardarne anche le grandi reliquie guerresche. Assai opportuno è stato infatti l'intervento di questo Ente per la cessazione della vandalica distruzione delle opere di guerra ancora esistenti nella zona del Dente Austriaco da parte di imprese di rastrellamento. Questo provvedimento fu seguito da quello riguardante l'allargamento della « zona sacra » sulla sommità del Pasubio, allo scopo di includere in essa anche il Dente Austriaco, per conservare più eloquente la testimonianza del valore supremo delle nostre truppe quando ne mossero alla conquista. Inoltre, fu riattata la meravigliosa *Strada delle Gallerie del Pasubio* o *della I Armata* che andava completamente in rovina. Fra i molti che deprecavano tale ingiusto sfacelo ricordo un bell'articolo di Federico Bresadola nelle *Vie d'Italia e dell'America Latina* del settembre 1928. Ora, grazie anche ai fondi messi a disposizione dal Ministero per la Stampa e Propaganda, Direzione Generale del Turismo, lo sgombro dei materiali franati nelle gallerie e nei tratti scoperti, la sistemazione dei muri di sostegno crollanti, il rinforzo delle vôlte pericolanti, tutto ciò che occorreva per restituire al traffico questa strada, che è uno dei capolavori dell'ardimento guerresco e uno dei più pittoreschi e suggestivi percorsi turistici, è compiuto dal 4 novembre dello scorso anno. Millecinquecento giornate lavorative testimoniano il complesso e l'importanza dei lavori eseguiti per rendere transitabile, dopo 17 anni di abbandono, una strada che si era conservata appena appena percorribile in qualche modo grazie agli sforzi del Club Alpino di Schio, il quale ogni anno e con pochi mezzi, ma con molta buona volontà, ricavava un passaggio fra i massi franati o le gallerie ostruite. La strada,

La strada nazionale Schio-Rovereto, sotto l'aspro massiccio del Pasubio (Foto F. Zambon)

che in alcuni punti non era diventata che un sottile sentiero, è attualmente una mulattiera comodissima, larga e sicura, a percorrere la quale gli alpinisti e i turisti in genere non troveranno più alcuna difficoltà, ma solo il piacere di passare per una via che non ha eguale in tutta la zona di guerra, e in mezzo a stupendi panorami di una dantesca imponenza.

A questo ripristino farà seguito quello della *Strada Pian delle Fugazze-Malga Fieno-Galleria d'Havet*, strada militare abbandonata anch'essa e che assumerà il nome di *Strada Generale*

Porte di Pasubio (m. 1938): da qui, per la Galleria d'Havet, si potrà proseguire in automobile fino al Pian delle Fugazze, facendo il giro completo del Pasubio ed esaudendo così il desiderio intenso di tutti gli escursionisti (Foto F. Zambon)

Strada delle Gallerie del Pasu-bio: il monumentale ingress alla 1ª Galleria, prodigiosa-mente ricavata negli asperrim roccioni della Bella Laita, po-co sopra Bocchetta di Campi-glia

(Foto F. Zambon)

d'Havet. Ora è stato già deliberato, e sarà a giorni iniziato, con mano d'opera militare, a cura del Ministero della Guerra e a mezzo dell'Ufficio Lavori del Corpo d'Armata di Bolzano, il suo allacciamento dalla Galleria d'Havet, dove moriva, fino a Porte di Pasubio, lungo la testata di Val Canale. Questo allacciamento era in progetto durante la guerra, studiato dal valoroso generale d'Havet, a cui si deve gran parte degli eroici lavori stradali del Pasubio, ma la vittoria fece deporre il piccone per il lauro. Soltanto un sentiero sottile inciso sui precipizi, dice ora ai coraggiosi alpinisti che cosa fosse quel progetto: e fra poco quel sentiero sarà una stupenda strada automobilistica. Questo allaccia-

Porte di Pasubio (m. 1938) ove esiste il Rifugio del C. A. I. di Schio (Foto F. Zambon)

Il Campanile di Val Fontana d'Oro, visto dalla mulattiera costruita nel 1918 dal Battaglione "Aosta,, che sul Pasubio scrisse, durante la grande guerra, pagine di tanto fulgido eroismo (Foto F. Zambon)

mento, desiderato da tanto tempo dagli appassionati della montagna, permetterà così di fare il giro automobilistico completo del Pasubio, giro di immenso interesse turistico non solo, ma anche d'un valore spirituale altissimo. Finora le automobili potevano da Pian delle Fugazze salire fino allo sbocco della Galleria d'Havet; ma dovevano poi arrestarsi, oppure per la strada degli Scarubbi potevano raggiungere Porte di Pasubio attraverso Bocchetta di Campiglia. Il ritorno doveva sempre avvenire per la strada d'andata. Ciò creava anche un affollamento noioso di macchine lungo il percorso, e imponeva la necessità di evitare, con lunghe attese, incroci pericolosi e difficili. Ora invece a tutto ciò

Il Gruppo Baffelan-Cornetto visto dall'uscita della 40ª Galleria (Foto F. Zambon)

La Strada delle Gallerie del Pasubio strapiombante sulla Val Canale. La strada, da asperrima mulattiera di guerra, verrà trasformata in agevole camionabile (Foto F. Zambon)

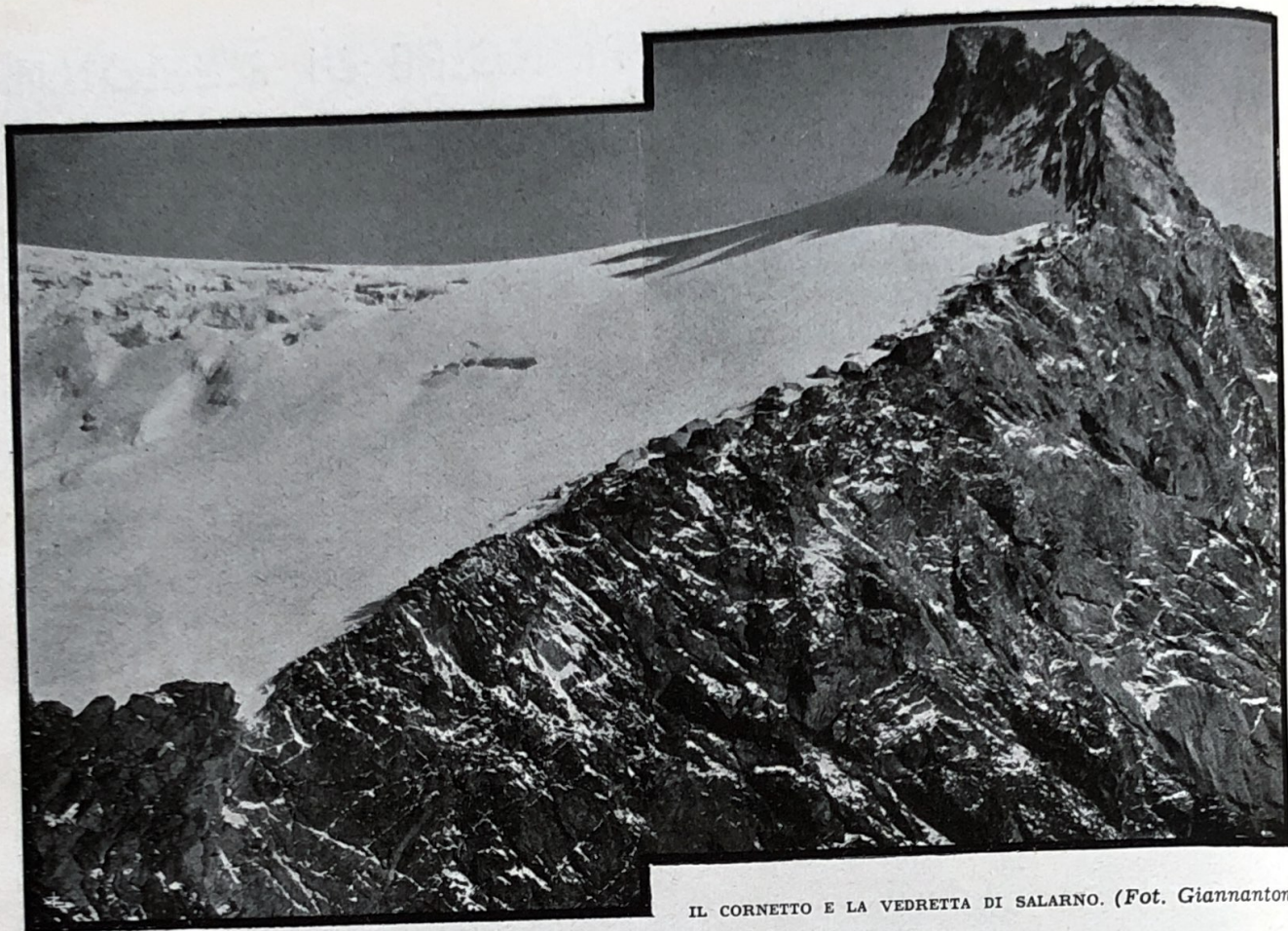
sarà ovviato. Anzi, a motivo del notevole movimento turistico previsto, il Club Alpino di Schio ha già progettato la sistemazione e l'ampliamento del Rifugio a Porte di Pasubio, rifugio che verrà pure intitolato al generale d'Havet, e che diventerà una delle mète più desiderate dei turisti. A completare un sì lieto bilancio, il Ministero dei Lavori Pubblici, da parte sua, riatterà ancor meglio la già bella e suggestiva strada nazionale che da Schio sale al Pasubio.

Invero il sacro monte non poteva esser sistemato turisticamente in modo migliore, e anche in modo più adatto alla sua gloria. Esso è degno della nuova giovinezza d'Italia: occorreva dunque che fosse reso accessibile senza pericoli all'ammirazione e alla venerazione nostre. Bisogna che la gente salga in reverenza questo grande altare, bisogna che i nostri figli vedano dove i loro padri o morirono o vissero aspettando incrollabili la morte o la vittoria. Per troppi di essi è giunta solo la morte. Conduciamo coloro che la vittoria videro a dire ai morti che essa non li dimentica. Il Pasubio turistico ha da rimaner sacro.

F. ZAMBON

Il Passo di Fontana d'Oro e Quota 2040 visti dalla 37ª Galleria (Foto F. Zambon)

LA VISITA DI S. A. R. IL PRINCIPE DI PIEMONTE ALLA SEDE DEL T. C. I.

UMBERTO DI SAVOIA COL PRESIDENTE DEL T. C. I., SEN. CARLO BONARDI CHE A NOME DEI QUATTROCENTOSESSANTAMILA SOCI LO PREGA DI APPORRE LA SUA AUGUSTA FIRMA ALL'ALBO D'ONORE DEI VISITATORI, RINNOVANDOGLI I SENSI DELLA FERVIDA DEVOZIONE CHE VINCOLA LA GRANDE FAMIGLIA DEL SODALIZIO A CASA SAVOIA ED ALLA PATRIA ITALIANA. XX APRILE 1936-XIV.

IL CORNETTO E LA VEDRETTA DI SALARNO. *(Fot. Giannantonj)*

IL XV CAMPEGGIO DEL TOURING CLUB ITALIANO

INVITO ALLE ALPI CAMUNE

Chi dalla verdeggiante sella del Tonale discenda giù per la valle dell'Oglio fino a Cividate — la borgata che ancora conserva nel nome e nei monumenti l'augusta impronta di Roma — vede sfilare sulla sua sinistra un imponente plesso montuoso entro il quale penetrano profonde vallate fino ad attingere alte, impervie catene loricate di ghiacci. Questa massa enorme di montagne, di cui si segue sinuosamente il piede e delle quali si può rapire qualche segreta bellezza nei fuggevoli scorci che si presentano transitando allo sbocco delle valli radiali, costituisce il settore occidentale del più vasto massiccio dell'Adamello, la zona più elevata e interessante delle Alpi di Valcamònica.

La nomea di questo massiccio, dapprima circoscritta nell'àmbito di poche centinaia di alpinisti, è salita in grandissima fama presso tutti gli Italiani da quando, durante la Guerra Mondiale, i suoi vasti ghiacciai divennero il più elevato campo di battaglia d'Europa e il gruppo fu teatro di una gloriosa serie di azioni belliche, mai vedute a tali altitudini, nè con tanto numerosi effettivi, nè con sì formidabile armamento e per la durata di anni interi.

Famoso, dunque, il massiccio alpino per gli Italiani; e da allora anche più frequentato da essi, che fra quelle vette si erano sempre trovati, nell'anteguerra, in sentita minoranza al confronto degli oltramontani che ogni anno vi calavano a fare le loro campagne estive; e ciò malgrado in quella regione « di casa nostra » l'attiva Sezione bresciana del C. A. I. avesse da tempo eretto una serie di comodi Rifugi.

Ma se l'ambiente dei frequentatori è stato negli ultimi anni vigorosamente rinforzato dai connazionali, esso è però di poco mutato nella composizione qualitativa. Ed è opportuno invece che la schiera si allarghi e che, oltre che dagli alpinisti, il Gruppo sia visitato e conosciuto anche dai turisti, tenuto conto della grande ricchezza di accessi e della vasta possibilità di escursioni che esso offre, escursioni interessantissime che sono per gran parte alla portata anche di forze

L'ALTA VALLE DI SALARNO COL LAGO E IL PIANO OVE SORGERA' IL CAMPEGGIO. *(Fot. Giannantonj)*

più modeste di quelle degli scalatori esercitati e allenati. Tale il concetto che ha guidato il Touring nel fissare la sede del suo XV Campeggio Sociale nella zona Camuna dell'Adamello, seguendo in ciò la tradizione, non mai smentita, di compiere funzione *indicativa* per il turismo nazionale richiamando l'attenzione di quest'ultimo sopra regioni insufficientemente note e pur meritevolissime, e avviandovi, con l'esempio, un nuovo apporto di visitatori.

Veramente grandioso nel suo assieme, il gruppo dell'Adamello stende le sue propaggini rocciose su vasto spazio delle provincie di Brescia e di Trento, bagnando le vallate dell'Oglio, del Sarca e del Chiese e nutrendo generosamente delle sue acque i laghi d'Iseo, di Idro e di Garda. Dal suo nucleo centrale, che forma un imponente acrocoro granitico su cui posano, come su gigantesco piedistallo, tre estesissimi ghiacciai — la Vedretta del Mandrone, quella delle Lobbie, quella di Lares — si snodano a raggiera, liberandosi dai ghiacci eterni, numerosi tentacoli irti di vette, ora mansuete ed ora arcigne, con gli esempi della più bella e svariata architettura alpina, resa anche più ricca di forme dal sovrapporsi, alla periferia del massiccio, delle rocce cristalline e sedimentarie a quelle effusive, provenienti dal seno profondo della Terra.

Tra cresta e cresta si aprono, lungamente protese, le vallate apriche, ricche dei più bei quadri della scenografia alpina: verdazzurre scalee di seracchi e candidi lembi nevosi, smeraldine praterie cosparse della gentile flora alpina, cascate spumeggianti, che riempiono della loro voce grave tutta la montagna; laghetti lattei, opalini, verdi, glauchi, violacei, neri, vere pupille del paesaggio; selve scendenti con processioni di tronchi diritti e solenni come colonnati di cattedrali gotiche, boschi di foglie tenere che mescolano l'ontano alla fragile betulla e al frascoso nocciòlo e che fiammeggiano qua e là della vibrante nota rossa del sorbo uccellario. E poi i pascoli e i paeselli e la buona gente montana, semplice di vita e fiera di sane virtù.

Una di queste valli, la quale dipana e accoglie tutte assieme queste scene — la Valle di Salarno, che più rapida d'ogni altra giunge nel cuore stesso del gruppo spiccandosi a Cedegolo dalla vallata maggiore — offrirà alla sua testata, nei pressi del Rifugio Prudenzini, a 2235 metri, l'adatta sede per il XV Campeggio del Touring.

Un Campeggio, questo, che è di certo più « alpinistico » dei trascorsi, ma non perciò meno confortevole di quanti hanno già dato la più solida fama a questa manifestazione.

Sotto l'abile condotta di guide e di alpinisti pratici non sarà nè difficile nè penoso per i campeggianti il raggiungere il Pian di Neve, immensa tovaglia candida stesa sull'altare della mon-

tagna; nè di là attingere la vetta dell'Adamello a 3554 metri, donde i quattro quinti della corona alpina si rendono visibili in tutta la loro maestà; o quella delle cime attornianti; o ancora raggiungere uno dei numerosi Rifugi - albergo della Sezione di Brescia o di Trento del C. A. I., che han nome Garibaldi, Lobbia, Mandrone, Carè Alto, Baitone e costituiscono una sapiente rete di basi da cui si può spiccare il volo per sempre nuove altezze e più allettanti mète, verso le valli di Avio, di Genova, di Lares, di Borzago e Malga.

L'ADAMELLO (M. 3554), IL CORNO E LA VEDRETTA DI SALARNO. *(Fot. dr. Laeng)*

VEDUTA DEL CORNO DI SALARNO SALENDO ALL'ADAMELLO. *(Fot. Micheletti)*

Le memorie della Grande Guerra in quel paesaggio di fiaba parleranno ad ogni istante al nostro cuore di Italiani; dal cannone da 149 di Punta della Croce, issato a braccia d'uomo fino a 3276 metri, ai numerosi resti di baraccamenti, di teleferiche, trincee e ridottini campati sulle creste più impervie dell'antico confine politico e oltre di esse, sulle dorsali valorosamente e sanguinosamente conquistate dagli Alpini di Carlo Giordana e di Quintino Ronchi. Ma insieme a questi segni di gloria, le opere dell'Italia nuova si faranno palesi, attraverso i grandiosi impianti idroelettrici che offrono uno dei più perfetti esempi di sfruttamento integrale di un gruppo alpino ai fini industriali: gli sbarramenti che hanno trasformato in poderosi serbatoi i laghi d'Arno, di Salarno, del Baitone, dell'Avio e i collegamenti da vallata a vallata con gallerie artificiali lunghe parecchi chilometri per convogliare nei serbatoi naturali le acque delle valli che non hanno conche di raccolta; le gigantesche centrali di Cedegolo, Isola, Temù; gli impianti industriali di teleferica, quelli stessi che per cortese concessione della Società Idroelettrica Cisalpina inoltreranno il bagaglio ed i viveri freschi per i nostri campeggianti.

I contemplativi, i non alpinisti, troveranno pur essi larga materia per le loro passeggiate, così negli immediati dintorni del Campeggio, come nelle vallate limitrofe di Arno, Adamè e Miller.

Molte cose invitano insomma i nostri fedeli al Campeggio nel Gruppo dell'Adamello, e il Touring conta di vederli accorrere numerosi anche quest'anno ad animare la città di tende.

Viator

TURNI E QUOTE DEL XV CAMPEGGIO DEL T. C. I.

I Turno: da domenica 26 luglio a domenica 2 agosto. Quota di partecipazione, L. 210.

II Turno: da domenica 2 agosto a mercoledì 12 agosto. Quota di partecipazione, L. 300.

III Turno: da mercoledì 12 agosto a sabato 22 agosto. Quota di partecipazione, L. 300.

DA MARINO A VELLETRI

LA VIA DEI LAGHI

Il « vino delli Castelli » è forse più noto in tutta Italia che non le bellezze dei Castelli Romani stessi e il loro invidiabile patrimonio artistico e storico. I nomi di Frascati, Grottaferrata, Marino, Genzano, Velletri evocano infatti per prima cosa l'imagine di « foiette » colme del biondo o rosso nettare col quale *ce fanno la cuccagna — dar tempo de Noè.*

Lungi da noi l'idea di attentare alla ben meritata celebrità di questi vini. Ma vorremmo solo ricordare che i Castelli Romani vantano ben altra gloria: e, precisamente, quella rappresentata dall'incantevole paesaggio, dai castelli, dalle ville, dalle abbazie, dai monumenti pregevolissimi, i quali dànno alla regione un fascino cui è impossibile sottrarsi.

Questi meravigliosi dintorni di Roma sono stati per lungo tempo quasi separati dalla metropoli, causa le cattive condizioni delle strade e gli scarsi e lenti mezzi di comunicazione. Ma ormai, i comuni dei Castelli son sempre più collegati alla Capitale, di cui in un giorno non lontano saranno la continuazione logica.

Con la Via dei Laghi, un'altra zona dei Castelli viene in sommo grado valorizzata: quella tra Marino e Velletri, a nord-est dei laghi di Albano e di Nemi. Magnifica strada turistica che, oltre ad offrire visioni d'incomparabile bellezza, permette di giungere a Velletri evitando i disagi derivanti dall'attraversamento dell'abitato dei comuni di Albano, Ariccia e Genzano.

L'INIZIO DELLA VIA DEI LAGHI, IN PROSSIMITA' DI VELLETRI. *(Fot. U. Körte)*

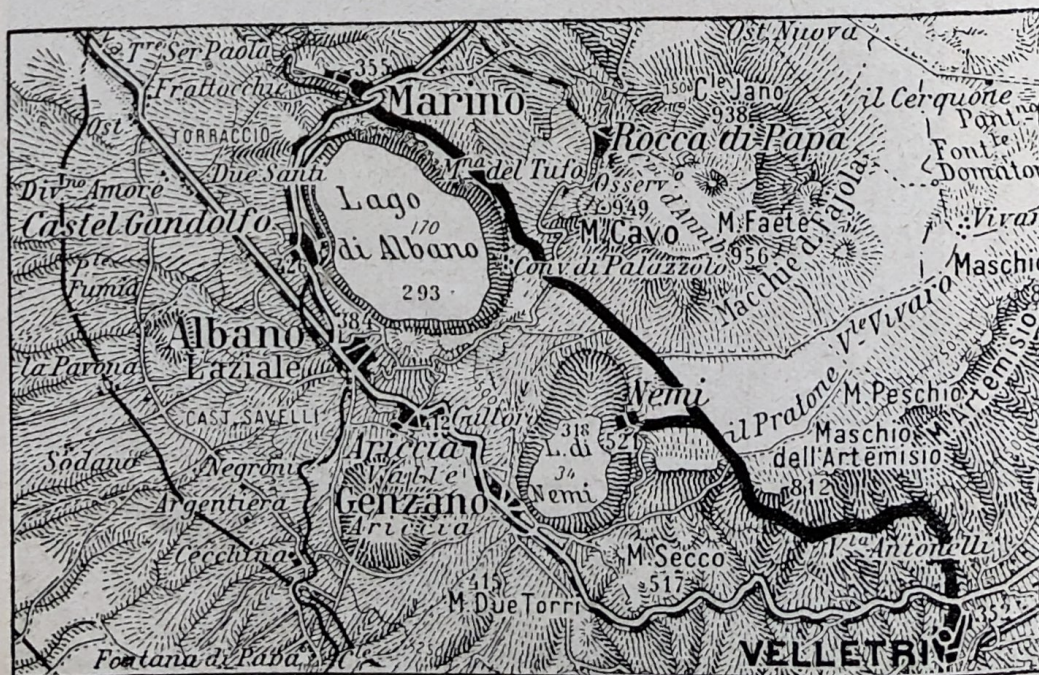
RUDERI DI VILLA ROMANA IN VICINANZA DELLA NUOVA STRADA: IN FONDO, ROCCA DI PAPA. *(Fot. U. Körte)*

L'idea di questa strada si deve al Principe Piero Colonna, Preside della provincia di Roma. Nei suoi frequenti vagabondaggi attraverso i Colli Laziali, egli ebbe l'intuizione del grande interesse turistico che avrebbe presentato una strada tracciata a nord dei laghi di Albano e di Nemi, ed affidò all'Ufficio Tecnico della Provincia di Roma il compito di realizzare la sua idea. Progettati nel 1933, i lavori furono iniziati nel luglio 1934: in meno di due anni la bellissima strada, lunga oltre 17 chilometri, è stata compiuta e viene oggi aperta al traffico.

La Via dei Laghi segue presso a poco il tracciato della vecchia « Corriera di Napoli », la strada che univa Marino a Velletri passando alle falde di Monte Cavo, del gruppo delle Faete e dell'Artemisio e costeggiando il versante settentrionale dei laghi di Albano e di Nemi: strada più antica dell'Appia e della Latina, selvaggia e pittoresca, fiancheggiata da ampie distese di prati e da foltissimi boschi e assai frequentata quando l'Appia veniva interrotta dalle frane.

Essa aveva però un grave inconveniente: attraversava nientemeno che le Macchie della Fajola, tristemente famose per le gesta dei briganti che vi trovavano sicuro asilo. Le folte macchie infatti, lontane dai centri abitati e circondate da intricati sentieri boschivi, costituivano un vero labirinto, rifugio ideale dei masnadieri, tra i quali, assurse a particolare celebrità al principio del XIX sec. Antonio Gasparone.

Gli assalti alle dili- genze, le grassazioni, i rapimenti dei viandan- ti erano all'ordine d giorno. Si racconta ch già il Tasso, percorren do a piedi questa stra da per recarsi da Fra scati a Sorrento, sor preso dalla notte, cer casse ricovero in un

IL TRACCIATO DELLA « VIA DEI LAGHI », DA MARINO A VELLETRI.

FANTASIA DI NUVOLE BASSE SUL LAGO D'ALBANO. *(Fot. U. Körte)*

capanna di pastori, e che, temendo di essere assalito, prima di riprendere il cammino, indossasse i rozzi panni degli ospiti: il travestimento lo rese irriconoscibile persino alla sorella, la quale dicesi gli chiudesse la porta in faccia.

Anche alcuni papi osarono avventurarsi lungo la « Corriera di Napoli »: Sisto V, per esempio, accompagnato da cinque cardinali, nel 1580; ma giunto nei pressi della temibile macchia, egli si vide venire incontro quattrocento archibugieri, che lo scortarono fino alla mèta.

La « Corriera di Napoli » fu completamente abbandonata proprio quando era scomparso ogni pericolo di assalti briganteschi: e fu allora devastata dalla macchia, invasa dalle acque. Sotto i rovi e la vegetazione silvestre se ne è ritrovato il tracciato, con l'antica pavimentazione in pietrame, nel bosco presso Palazzolo.

La Via dei Laghi ha inizio presso Marino, nella cosiddetta zona dei villini, e sale subito a mezza costa la sponda nord-est del lago di Albano, in prossimità della cresta dell' antico cratere. Sotto e tutto intorno è la suggestiva visione del lago, più basso di circa 250 m. e che da qui non solo appare assai più bello che da Albano e da

IL LAGO D'ALBANO VISTO DALLA VIA DEI LAGHI. *(Fot. U. Körte)*

L'ANTICA VIA CONSOLARE PER MONTE CAVO. *(Fot. U. Körte)*

Castel Gandolfo, ma assume un nuovo aspetto, con i declivi verdeggianti in una dolce linea concava. In fondo, lo specchio dell'acqua dà, in certe ore, bagliori quasi metallici, in altre riflette Monte Cavo con un prodigio da Fata Morgana. Di fronte, Castel Gandolfo, con l'argentea cupola della Villa del Papa; verso Sud, la sponda del lago, tutta ammantata di boschi in mezzo ai quali spicca in lontananza Palazzolo; ad oriente si apre incantevole la vista dei Colli Toscolani, della Valle Latina e di Monte Cavo con Rocca di Papa. All'uscita da un fitto bosco di castagni, ecco non lontano Palazzolo, luogo romantico e solitario, pieno di memorie e ricco di leggende. Presso il Convento di Palazzolo era, secondo afferma il prof. Giuseppe Lugli, la cosiddetta Casa dei Consoli (« Palatium », donde il nome di Palazzolo), dove le alte autorità potevano alloggiare durante i quattro giorni in cui le città della Lega Latina celebravano le « ferie » al Tempio di Giove Laziale, sulla cima del Monte Albano, oggi Monte Cavo. E nel giardino del Convento — dal cui terrazzo, come pure dal belvedere della Villa che fu del cardinale Colonna, la vista sul lago è quanto mai suggestiva — è il famoso mausoleo scolpito nella roccia, con i dodici fasci littori e la « sella » curule: in ricordo forse di un infortunio occorso a qualche console — probabilmente a Gneo Cornelio Scipione Ipsalo — mentre espletava le mansioni delle « ferie ».

Si attraversa poi un bosco, tutto faggi,

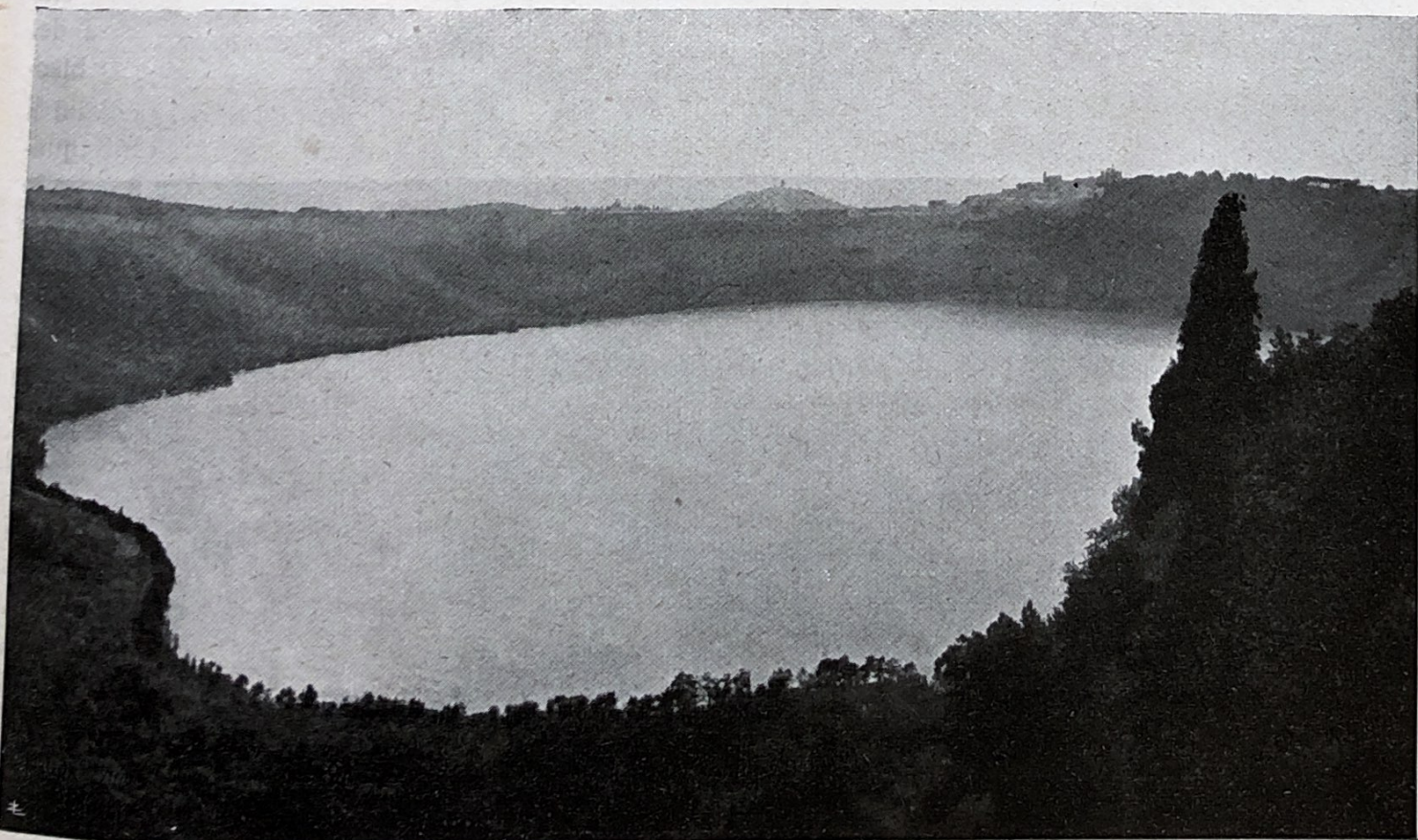
ATTRAVERSO IL PRATONE DI NEMI, CELEBRE PER LE SUE FRAGOLE E LE SUE VIOLETTE: NEL FONDO, L'ARTEMISIO. *(Fot. U. Körte)*

querce e castagni, e si raggiunge la strada provinciale Ariccia-Rocca di Papa presso il Ponte di Nemi: ed ecco a sinistra il rossastro fabbricato detto il Guardianone, fregiato tuttora dello stemma principesco dei Colonna, oggi adibito a scuderia e a fienile, e una volta corpo di guardia di quei gendarmi che non riuscirono mai a mettere le manette a Gasparone!

Qui presso si può inoltre ammirare il secolare basolato dell'antica via consolare che da Ardea, capitale dei Rutuli, conduceva a Monte Cavo.

Numerosissimi ovunque i grandi depositi di tronchi d'albero e le cataste di « dogarelle » (generalmente spedite in Ispagna per farne botti), i quali, grazie alla nuova strada, potranno essere facilmente trasportati su capaci

LA STRADA NELLE VICINANZE DEL PRATONE: IN FONDO, MONTE CAVO. *(Fot. U. Körte)*

L'IDILLIACA CONCA DEL LAGO DI NEMI CON, A DESTRA, SUL PENDIO, IL PANORAMA DI GENZANO DI ROMA. *(Fot. Alinari)*

L'ASPETTO PASTORALE DELL'ALTIPIANO DEL PRATONE DI NEMI. *(Fot. U. Körte)*

UN VECCHIO FONTANILE NEI PRESSI DELLA NUOVA STRADA. *(Fot. U. Körte)*

autotreni, mentre finora bisognava accontentarsi dei muli o lasciare il legname a imputridire sotto la pioggia. Già due segherie sono state progettate e sorgeranno quanto prima al limite del folto bosco.

Si lasciano poi a sinistra i pochi resti di quell'albergo della Mezza Posta dove si effettuava il cambio dei cavalli delle diligenze, e dove si vuole che Gasparone tenesse ospite forzata, per due giorni, la Regina di Spagna. La strada corre ora incassata tra la folta vegetazione delle Macchie della Fajola il cui nome deriva forse dall'alterazione della parola « Faggiola » o selva di faggi. A poca distanza, nel più folto del bosco, la fresca e purissima fonte detta «Fontana Tempesta», forse per i temporali che qui si scatenano quando le nuvole prendono d'assalto le Faete e, allo stesso tempo, per la poca sicurezza che l'aspra e selvaggia boscaglia presentava in passato per il viaggiatore. Era in questi paraggi il « Lucus Nemorensis », ossia il tempio destinato al culto di Diana Nemorense e della Ninfa Egeria. E' noto che per divenire sacerdote del santuario e del bosco bisognava uccidere in quello il sacerdote in carica il quale, s'intende, aveva usato lo stesso trattamento al suo predecessore...

Ed eccoci d'un tratto fuori della selva: dinanzi si stende il vasto bellissimo altipiano dei Pratoni di Nemi, quasi triangolare, come serrato in un superbo anfiteatro dall'Artemisio, dalle Faete, da Monte Cavo e declinante con leggera pendenza verso il lago di Nemi: è questo il regno delle famose fragole di Nemi, dei meli e delle violette, pae-

IL TRONCO NEMI-PRATONE: LA PARTE PIU' COMPLESSA DELL'OPERA, PER LE DIFFICOLTA' TECNICHE SUPERATE. *(Fot. U. Körte)*

L'AGILISSIMO VIADOTTO IN CEMENTO ARMATO. *(Fot. U. Körte)*

saggio di una soavità veramente idilliaca. Al suo inizio, Casal dei Corsi o semplicemente i Corsi, all'ombra dei suoi bei pini. Poco dopo, a destra, il bivio per la nuova strada di raccordo con Nemi: strada che, come vedremo più avanti, ha richiesto complesse soluzioni tecniche. Grazie ad essa, la via nemorense che si parte da Genzano e che finora finiva a Nemi come un vicolo cieco lasciando il borgo tagliato fuori da ogni movimento automobilistico, avrà la sua necessaria continuazione. E' facile comprendere perciò quali vantaggi ritrarrà dalla nuova strada il pittoresco e solitario paese laziale.

Ancora una sorgente — quella di Caiano — e un altro antico bivio, quello del Vivaro, che conduceva alle città degli Ernici. Superata poi la catena dell'Artemisio al valico di Monte Spina (m. 655), dopo un nuovo tratto di boscaglia d'improvviso si aprono dinanzi — colpo d'occhio indimenticabile — l'Agro Romano e l'Agro Pontino, dai Monti della Tolfa ai Lepini. Spicca in primo piano Velletri; più lontano biancheggiano, tra il verde delle colture, le costruzioni di Littoria, di Sabaudia, di Pontinia e tutta la campagna appare come punteggiata dalle centinaia di casette coloniche sorte in questi anni. A sinistra il Circeo si erge come un'isola sulla verdissima pianura redenta. All'orizzonte, il mare luminoso, rilucente, con le azzurrine isole pontine. Visione di

(Fot. U. Körte)

L'AGRO DI VELLETRI COSPARSO DI ABITAZIONI: IN FONDO, I MONTI LEPINI.

una grandiosità e di una bellezza incomparabili e che da sola giustificherebbe la creazione di questa strada. Si è facili profeti nel prevedere che l'ampio slargo e il belvedere con così vivo senso di opportunità costruiti in questo punto panoramico per permettere la sosta delle automobili, saranno una delle mète preferite da chi vorrà abbracciare con uno sguardo solo l'immensa pianura bonificata rinata a nuova vita.

LA NUOVA STRADA E' IN GRAN PARTE TAGLIATA NEL BOSCO. *(Fot. U. Körte)*

Ma l'ora incalza e a malincuore si riprende il cammino attraverso i boschi e i vigneti. In località Ponte Rosso si raggiunge la Statale Appia: siamo ormai a soli 200 m. da Velletri.

...e le Velletranelle — se mettono a cantà: — se sente 'no stornello...

Per chi desideri conoscere le caratteristiche generali della nuova strada, ecco alcuni dati, i principali. La larghezza è in media di 6 m.; la pendenza massima del 7 per cento; il raggio minimo di curva, di 30 metri.

Particolarmente interessante dal lato tecnico è la diramazione per Nemi. Per quanto breve — soltanto km. 1,330 — questo tronco rappresenta la parte più complessa di tutta l'opera per le difficoltà tecniche che si sono dovute affrontare. Ma queste sono state brillantemente risolte dall'ing. Giuseppe Angelini, il geniale progettista della Via dei Laghi, con la costruzione di una galleria elicoidale completata da un viadotto che serve a far superare alla strada un forte dislivello senza accentua

IL COLLOQUIO FRA MONSIGNOR PELLEGRINI E IL BRIGANTE GASPARONE. *(Da una stampa di Bartolomeo Pinelli)*

ne troppo la pendenza. La galleria è lunga 110 m. e il viadotto in cemento armato, con 4 luci da 10 m. ciascuna, attraversa il torrente sottostante e la strada d'imbocco alla galleria per raggiungere l'altro lato del vallone.

Antonio Gasparone, terrore della Fajola, è morto da un pezzo. Dopo quindici giorni di « penitenza » in Castel S. Angelo, Gasparone e i suoi degni colleghi furono rinchiusi, nel 1824, nella fortezza di Civitavecchia. Passarono quindi a Spoleto, poi a Civita Castellana, dove nel 1870 appresero la caduta del potere temporale del Papa. Gasparone chiese allora, dopo 46 anni di carcere, la libertà per sè e per i sette compagni rimasti in vita, dei ventidue che erano all'inizio della prigionia. L'ottenne. E tornato nella Capitale vi trovò le accoglienze più clamorose. Era uno scandalo, e le autorità si affrettarono a mandare l'ex brigante al ricovero di Abbiategrasso. Ivi morì a 88 anni, nel 1882, senza aver mai cessato di rimpiangere la sua gioventù avventurosa e di pensare alle foreste e alle macchie nelle quali aveva regnato tanti anni.

Oggi, attraverso quelle stesse boscaglie corre e si snoda la bellissima arteria moderna che viene ormai ad accrescere il patrimonio stradale — già tanto cospicuo — della provincia di Roma, valorizzando, col rapido collegamento della Capitale, un'altra magnifica zona dei Castelli Romani.

A. M. GOBBI BELCREDI

... SIAMO ORMAI A VELLETRI... *(Fot. U. Körte)*

TURISMO NAUTICO

V'è una forma di turismo che in Italia è ancora sconosciuta o, per lo meno, pochissimo praticata, ed è il turismo nautico. Non s'intende parlare di quello riservato a pochi privilegiati, che dispongono di mezzi e di tempo per tenere un panfilio o un motoscafo con i quali vagare per i laghi o lungo le coste della penisola, bensì di un turismo nautico alla portata di tutti, che si pratica specialmente sulle vie d'acqua interne e che viene effettuato con imbarcazioni leggere, e cioè con canoe in legno o, soprattutto, col canotto smontabile.

Quest'ultima imbarcazione, che in breve tempo ha avuto all'estero un successo ed una diffusione vastissimi, è costituita da una intelaiatura in legno ricoperta da un involucro in tela gommata e — come dice il suo nome — ha la particolarità di essere smontabile: vale a dire che la intelaiatura è interamente scomponibile e l'involucro ripiegabile; il tutto si ripone in due appositi sacchi a spalla, onde il trasporto ne è reso assai facile.

Questo tipo di canotto, che deriva le sue origini dal «kayak» degli eschimesi, può portare una o due persone oltre ad una notevole quantità di bagaglio, ed il suo montaggio e smontaggio vengono effettuati in tempo brevissimo. Altri suoi pregi sono anzitutto il limitato costo, assai inferiore a quello di qualsiasi imbarcazione in legno, che lo mette alla portata di tutte le borse; la sua leggerezza — pesa meno di 25 kg. — ed il suo minimo ingombro, che permettono, una volta smontato, di essere agevolmente trasportato ovunque a spalla o con qualsiasi mezzo; il suo limitato pescaggio, che gli permette di navigare anche in pochi centimetri d'acqua; infine la sua estrema solidità, maneggevolezza e stabilità. Queste caratteristiche consentono al canotto smontabile di percorrere con la massima sicurezza qualsiasi corso d'acqua, anche a carattere torrentizio, con correnti impetuose, rapide ed ostacoli spesso insuperabili per le altre imbarcazioni. Inoltre può essere attrezzato con una piccola, ma completa velatura, o dotato di un piccolo motore fuoribordo laterale, trasformandosi così, a seconda dei casi, in barca a vela o in motoscafo.

E' evidente come con tali doti il canotto smontabile offra le più vaste possibilità a chi voglia esplicare la propria attività turistica sulle vie d'acqua, e non solo su quelle normalmente battute, ma, principalmente, su quelle inaccessibili alla navigazione ordinaria, quali i laghetti alpini, gli stagni, i piccoli fiumi di pianura, i turbinosi fiumi di montagna, i torrenti, i canali.

Al turista che usi di questo mezzo di trasporto è aperto quindi tutto un nuovo largo campo e viene offerta la possibilità di godere di un genere di bellezze naturali sconosciute ai più, di

scoprire nuovi panorami e di gustare paesaggi, anche conosciuti, da un punto di vista del tutto differente da quello già noto.

Lo sport del canotto smontabile — che, pur praticato quasi esclusivamente in forma turistica, è sempre uno sport — realizza la più completa e accessibile forma di turismo nautico e consente quel vagabondaggio in condizioni di assoluta indipendenza che rappresenta per molti l'ideale del turismo. Esso è sport a sè e sport di completamento per tutti coloro che amano la vita e l'esercizio all'aria aperta; diffonde la pratica del remo e del nuoto e fa conoscere le vie d'acqua del nostro Paese, presentando nuovi e inconsueti aspetti di bellezze turistiche.

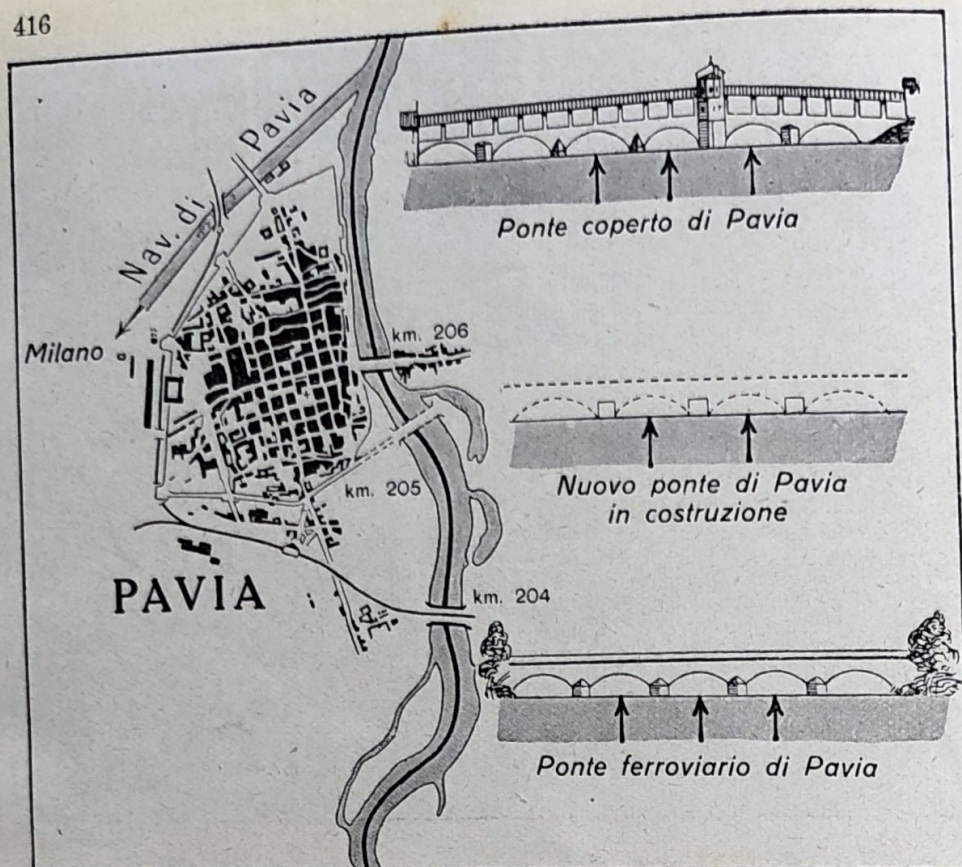
La navigazione col canotto smontabile e il canottaggio, quale generalmente lo si intende, sono due attività assolutamente e sostanzialmente diverse l'una dall'altra. Le differenze che caratterizzano questi due sport sono in primo luogo il fine, che per il canottaggio è l'agonistica, mentre per il turismo nautico è il diporto; in secondo luogo, e massimamente, la varietà e il raggio d'azione incomparabilmente più larghi per il secondo che per il primo.

Infatti, chi usa di una delle solite imbarcazioni da canottaggio deve normalmente limitare le sue escursioni al lago o al tratto di fiume dove tiene l'imbarcazione stessa. Il possessore di un canotto smontabile, invece, ha un campo di attività senza limiti, perchè le caratteristiche di facile trasportabilità della sua imbarcazione gli permettono di esplicare comodamente la propria attività turistica in cento luoghi diversissimi, sul vasto mare, come sui laghi, in zone alpestri come sui fiumi della pianura.

Si consideri il caso, ad esempio, di un canottiere milanese, che faccia del canottaggio non con intendimenti agonistici, ma unicamente (come è per la maggior parte) per diporto, per respirare un po' d'aria libera, per fare un po' di ginnastica, la domenica, dopo la sedentaria vita d'ufficio di tutta la settimana. Il suo campo di attività è necessariamente ristretto, e, nel caso considerato, è limitato al Naviglio, con le sue acque poco pulite, che egli è costretto a percorrere in su e in giù, senza poter mai variare. Se lo stesso canottiere usasse invece il canotto smontabile, immediatamente egli avrebbe a sua disposizione, decine e decine di località e di percorsi più varii, facili od ardui a volontà, dove praticare lo sport favorito.

Queste differenze e queste possibilità sono state subito sentite dalla massa degli sportivi all'estero, dove tale sport ha in breve raggiunto uno sviluppo enorme. Basti dire che nella sola Germania esistono e circolano attualmente più di 60.000 canotti smontabili, che le associazioni di turismo nautico tedesche sono oltre 800, e che in Francia, dove quattro anni fa non esistevano forse 10 canotti, ve ne sono oggi più di 4.000.

Non si vede invero alcuna ragione perchè questa forma di turismo non s'abbia a diffondere, anche in Italia, paese che meravigliosamente vi si presta per la sua ricchezza d'acqua e per la dovizia delle sue bellezze naturali.

Del resto già parecchi sono da noi i cultori

di questo sport, ed anzi, a questo fine, a Milano è sorta recentemente, riconosciuta dal CONI, una associazione di appassionati del turismo fluviale, il *Gruppo Milanese della Canoa.*

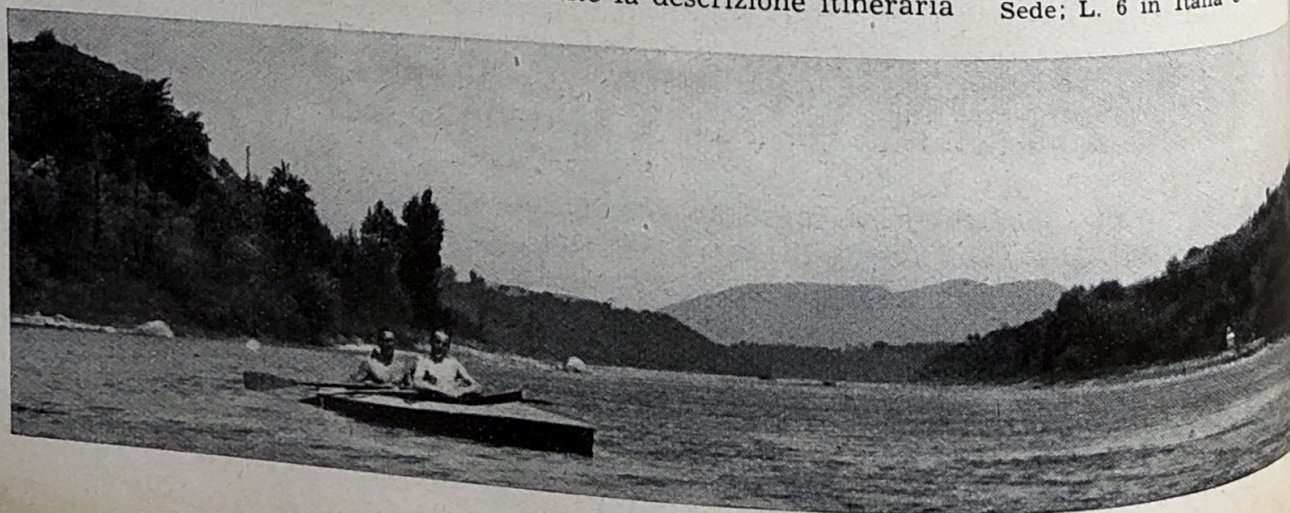
Ma ad una maggiore diffusione, quale sarebbe augurabile, si oppongono forse due cause la prima è che in Italia non esistono fabbriche attrezzate e specializzate per la costruzione dei canotti smontabili — solo da poco una nota ditta ne ha annunciata la fabbricazione — e che si è quindi tributari dell'estero; la seconda, è la mancanza di conoscenza delle possibilità del nostro Paese, e cioè delle vie d'acque che si prestano alla navigazione. A questa deficienza si può sopperire con la pubblicazione e diffusione di guide itinerarie dedicate a coloro che navigano con canotti smontabili. Ed è perciò che il T. C. I., sempre all'avanguardia in ogni iniziativa in pro del turismo nazionale, è venuto nella determinazione di pubblicare una serie di guidine fluviali, delle quali le prime tre sono uscite lo scorso maggio (1). Queste guide comprendono una parte di carattere generale, con notizie e dati idrografici relativi al fiume descritto, alle sue possibilità di navigazione — non solo da parte dei soli canotti smontabili, ma anche delle imbarcazioni di maggiori dimensioni — e degli eventuali canali derivati. A questa segue una parte più particolarmente riferentesi alla navigazione con canotti smontabili e contenente la descrizione itineraria del fiume e l'indicazione delle norme per percorrerlo.

A ciascuna guida è annessa la carta fluviale, nella quale, come vedesi dallo stralcio qui a lato riprodotto, il tracciato del fiume è riportato in modo speciale con l'indicazione, mediante segni convenzionali, dei segnali di rotta e di tutti gli ostacoli che si incontrano nel corso del fiume stesso, quali ponti, traghetti, dighe, sbarramenti, prese di canali, rapide, salti di acqua, vortici, bassifondi, scogli, argini, ecc.

Carta e testo contengono insomma l'indicazione di quanto chi naviga in canotto smontabile su un dato fiume, deve conoscere per effettuare il viaggio con la perfetta cognizione del percorso e nelle migliori condizioni di tranquillità.

La compilazione di queste guide ha richiesto il sopraluogo e il percorso ripetuto dei fiumi descritti, sia per gli accertamenti della rotta, sia per i rilievi dei dati topografici e idrografici. La grandiosa attrezzatura cartografica e documentaria del T. C. I. ha facilitato anche in questo caso il compito del compilatore e la riuscita dell'opera.

g. s. p.

(1) Si sono finora pubblicate tre « Guidine fluviali »: *Ticino - Adda - Adige*; in vendita ai Soci del T. C. I. al prezzo, per ciascun volumetto, di L. 5 alla Sede; L. 6 in Italia e Colonie.

E' l'olio che compera papà!

In regime di economia... riducete il costo chilometrico della vostra auto adottando il Mobiloil raffinato col famoso metodo Clearosol. Questo lubrificante di eccezionale purezza è immune da sostanze che provocano morchia e gommosità ed ha una maggiore durata in servizio sino al 25 %. Esso garantisce inoltre la perfetta tenuta dei cilindri e la costante pulizia del motore. Economia, quindi, sui consumi di benzina e di olio.

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY, SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

Sestriere, meraviglia anche d'estate!

IL PIÙ ALTO CAMPO DI GOLF D'EUROPA

18 BUCHE - GARE NAZIONALI ED INTERNAZIONALI

2 - 3 agosto

CAMPIONATO D'ITALIA INTERNAZIONALE OMNIUM

72 buche libere ai punti (36 buche al giorno) — Alla pari — Aperto a tutti i professionisti e dilettanti aventi un vantaggio fino a 6 — I giuocatori verranno sorteggiati per formare le partite.

1º	Premio	L. 8000	6º	Premio	L. 500	11º	Premio	L. 300
2º	»	» 4000	7º	»	» 500	12º	»	» 200
3º	»	» 3000	8º	»	» 300	13º	»	» 200
4º	»	» 1500	9º	»	» 300	14º	»	» 200
5º	»	» 500	10º	»	» 300	15º	»	» 200

GOLF TORINO - SESTRIERE

Conoscete questo « perchè » ?

Il consueto « perchè » delle nostre chiacchierate mensili ci viene questa volta sollecitato dalla curiosità di un lettore, il quale, esprimendo cortesi parole su questa nostra modesta rubrichetta divulgativa, nella quale ritiene di scorgere un'iniziativa utile agli automobilisti desiderosi di allargare i proprî orizzonti tecnici, ci prega di evadere un suo dubbio, condiviso (così egli dice, e lo sappiamo nel giusto) da molti colleghi.

« *Perchè le vetture frenate soltanto sulle ruote posteriori, o poco frenate sulle anteriori, sbandano portando in avanti diagonalmente il treno posteriore, proprio quando l'inchiodata delle ruote parrebbe costituire un violento richiamo a staccarsi dal treno anteriore rimanendo indietro, cioè a riportare la vettura per diritto quand'anche fosse obliqua all'inizio della frenata?* ».

A complemento di questa domanda, che abbiam trascritta letteralmente, il nostro interrogante aggiunge il suo desiderio di leggere una risposta semplice e alla buona, alla portata di ogni semplice orecchiante, non essendo in grado di seguirci sul terreno fisico-matematico attraverso eventuali formule.

Lo accontentiamo volentieri in entrambi i desideri: cercheremo di chiarire in pochi cenni accessibili l'interessante e realmente misterioso fenomeno — che esigerebbe, per una spiegazione esatta ed esauriente, lo sviluppo di una complessa teoria a base di calcoli, evidentemente non adatta a questa rubrica.

Tra i paradossi della tecnica automobilistica, quello in questione è certamente il più vistoso, il più strano e il più frequente, cadendo nell'esperienza quotidiana di quanti guidano una vecchia macchina sprovvista di freni anteriori, o anche una macchina moderna coi freni posteriori registrati molto più tesi degli anteriori, in modo da entrare in funzione assai prima e più violentemente di questi. L'osservazione del nostro lettore è perfettamente vera: logica, intuizione e buon senso suggeriscono l'ipotesi che, frenando le ruote posteriori, si verifichi una condizione di equilibrio stabile: la massa del veicolo, animata dalla velocità, tira per inerzia le ruote posteriori frenanti che cercano di trattenerla, e come ogni rimorchio le ruote stesse dovrebbero seguirla per la via più breve, quella rettilinea. Inversamente il freno anteriore dovrebbe realizzare un equilibrio instabile: la massa essendo dietro alla resistenza, e sospingendo quest'ultima, dovrebbe approfittare di ogni minima dissimmetria nella applicazione della forza d'inerzia, di ogni impercettibile irregolarità nella frenatura o nell'aderenza delle ruote frenanti sul terreno per soverchiare la resistenza e tendere a proseguire per conto proprio, sbandando lateralmente, nell'impossibilità di scavalcare le ruote anteriori. Analogamente, il bastone frusciante per terra tirato dal monello, lo segue fedelmente; spinto con la punta in avanti, s'impunta e la sua impugnatura, se non può sollevarsi, gira attorno alla punta.

Come mai dunque in automobile si verifica esattamente l'opposto?

Ricordiamo anzitutto un fenomeno elementare: comunque si freni la vettura, le ruote posteriori si scaricano di peso, quelle anteriori si sovraccaricano. Ciò non avviene che in minima parte per effetto delle molle, che deformandosi lasciano effettivamente sopravanzare di pochissimo (millimetri o centimetri) la massa sospesa animata da inerzia, come si può osservare in qualunque veicolo — tram e treni compresi — dal rinculo di distensione nell'attimo immediatamente susseguente all'arresto. In massima parte però il fenomeno si verifica perchè il baricentro del veicolo è sempre situato sopra il piano di contatto ruote-terreno dove si applica la reazione frenante, generandosi quindi in un piano verticale longitudinale una coppia che tende a far fulcro sulle ruote anteriori ed a rovesciare la vettura longitudinalmente, alzando la coda.

Secondo fenomeno da ricordare, pure noto a tutti gli automobilisti: l'aderenza delle ruote frenate sul terreno e la loro proprietà direttiva si conservano pienamente sinchè le ruote girano, per assumere di colpo valori molto bassi non appena le ruote giungono a bloccarsi (« inchiodata ») strisciando contro il terreno. L'attrito radente sta bene tra il tamburo e i ceppi dei freni, trasformando il moto in calore: ma tra ruote e terreno, la trasformazione dell'attrito volvente in attrito radente, mentre diminuisce l'aderenza perchè crea immediatamente come uno strato liscio compresso quasi lubrificante che entra nei disegni del battistrada e nella porosità della gomma, toglie altresì la tendenza della ruota a sviluppare la propria traiettoria, quasi guidata da un'ideale cremagliera, nella striscia di terreno antistante, favorita in ciò anche dall'inerzia e dalla proprietà giroscopica. La ruota bloccata diventa un semplice oggetto di gomma a base semisferica, levigata dalle stesse impurità stradali: essa non ha maggior tendenza a strisciare in una direzione che in un'altra. Anzi, in molte condizioni di terreno, trova minori difficoltà a spostarsi trasversalmente che longitudinalmente, il suo raggio di curvatura essendo minore lungo la sezione trasversale e incontrando così minori resistenze.

Al lume di queste facili premesse, vediamo che cosa si verifica durante la frenata a fondo delle ruote posteriori. Il ponte posteriore della vettura tira indietro: tutto il resto — che va considerato come concentrato nel baricentro del veicolo — tira in avanti per forza d'inerzia. Ma le due parti son collegate dalle molle, e l'unico risultato pratico visto poc'anzi, di questa coppia longitudinale, è la diminuzione istantanea del carico che insiste sulle ruote posteriori. L'attrito nei freni, a questo punto, vince l'attrito tra gomma e terreno, e le ruote, anche senza che il guidatore aumenti lo sforzo frenante, si bloccano.

AI SOCI AUTOMOBILISTI

il Touring Club Italiano rilascia:

I DOCUMENTI DOGANALI DI TEMPORANEA IMPORTAZIONE DEGLI AUTOVEICOLI. I « trittici » (valevoli per l'ingresso nel territorio di un solo Stato) e i « carnets de passages en douane » (per entrare in diversi Stati) esentano l'automobilista dall'obbligo di depositare presso gli Uffici Doganali esteri la somma corrispondente all'ammontare del dazio sull'autoveicolo. I « trittici » ed i « carnets » si possono ottenere presso la nostra Sede centrale, presso l'Ufficio del T. C. I. di Torino (via Carlo Alberto N. 45-47), presso gli Uffici C.I.T. di Ancona, Bologna, Bolzano, Brescia, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Merano, Milano, Napoli, Rapallo, Roma, Sanremo, Venezia, Verona, Zara, presso l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C. I. T.) di Trieste, presso gli Uffici dell'« Italia » Società di Navigazione, in Genova, presso l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia, presso la Società Trasporti F.lli Gondrand a Firenze, presso l'Agenzia Trasporti Giuseppe Fava ad Imperia, presso la The Anglo American Agency & Bank ad Alassio e presso l'Agenzia di Viaggi Ronchi a Como.

Per informazioni più particolareggiate i Soci si rivolgano alla Direzione del

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Anche in queste condizioni tuttavia nulla di spiacevole si verificherebbe, se la marcia della vettura avvenisse nelle condizioni teoriche ideali. Ma è praticamente rarissimo che il baricentro giaccia lungo l'asse geometrico della vettura, che l'aderenza delle ruote anteriori sia identica, che la strada sia perfettamente piana, ecc. Verificandosi una qualsiasi delle condizioni contrarie (bastano i pochi chilogrammi di maggior peso di un passeggero rispetto al suo vicino), la coppia rovesciante agente in un piano longitudinale crea anche una piccola componente in un piano orizzontale, appunto perchè agisce su un punto (baricentro) che non è sull'asse di simmetria del veicolo. La coppia rovesciante viene neutralizzata dal peso del veicolo stesso, ma la seconda, benchè esigua, non trova nulla che le si opponga: l'effetto ritentore e guidante delle ruote posteriori è minimo o nullo; le ruote anteriori, libere di girare indipendentemente, son pronte a trasformarsi, l'una o l'altra indifferente, in fulcro di rotazione orizzontale per questa coppia originata dalla dissimmetria del baricentro. Quest'ultimo ne approfitta, sfoga la sua inerzia premendo sulla ruota anteriore prossimiore più fortemente che sulla più lontana, accelerandone la rotazione mentre la seconda ritarda, e parte in avanti. Conclusione: tutta la vettura sbanda di traverso, avanzando la coda verso il lato dove grava il maggior carico, fisso od occasionale, o dove le ruote incontrano minor aderenza o minor resistenza, o verso il quale la indirizza l'eventuale orientamento delle ruote anteriori (come è noto, il fenomeno dello sbandamento si può anche procurare ad arte e sfruttarlo, in corsa o per compiere velocemente curve molto strette, aiutandosi con la sterza).

Come si vede, anche limitandoci alla spiegazione semplicistica e banale del fenomeno (in realtà esso ha anche altre determinanti, che in questa sede non possono approfondirsi) lo ritroviamo spoglio di ogni elemento soprannaturale o paradossale. Il baricentro, nella sbandata, non descrive in realtà un arco a capriccio, ma tende a proseguire rettilineamente o quasi, facendosi girare attorno la coda e l'avantreno, semprechè la sterza sia libera di ruotare. La maggiore o minore irreversibilità di questa, e il vario contegno del guidatore nella critica circostanza, complicano sensibilmente il fenomeno, creando reazioni che generano una effettiva deviazione laterale del baricentro dalla direzione rettilinea o tangenziale dove la semplice inerzia lo sospingerebbe.

Queste osservazioni (che non hanno, ripetiamo, alcuna pretesa scientifica e rigorosa, ma semplice carattere divulgativo) spiegano altresì come nello scoppio della gomma posteriore destra, che creando un improvviso attrito a destra dovrebbe trattenere da quel lato la vettura e orientarla coll'avantreno verso destra e la coda verso sinistra, succeda generalmente l'opposto (per fortuna, soggiungiamo, altrimenti si escirebbe ogni volta, immediatamente, di strada). Infatti l'inclinazione che la vettura assume verso il lato della gomma afflosciata, unitamente alla probabile preesistente inclinazione della macchina verso destra per la pendenza a schiena d'asino della strada e al rilassamento delle molle sotto il peso del guidatore se si tratta di macchina con guida a destra, crea una decisa dissimmetria verso destra del baricentro, e per le ragioni suddette la vettura porta avanti la coda verso destra.

Rimane pure spiegato come, frenando contemporaneamente (o, meglio, con un piccolissimo anticipo, come nella maggior parte dei buoni sistemi frenanti moderni) ed energicamente anche le ruote anteriori, la macchina non sbandi. Infatti la coppia ruotante generata dalla dissimmetria del baricentro trova un ostacolo a produrre il suo effetto dall'impossibilità di adibire una delle ruote anteriori a fulcro, e l'altra a compiacente satellite della

conversione: per quanto inegualmente sollecitate, le ruote obbediscono alla sollecitazione di gran lunga maggiore della frenatura e dell'aderenza che — non dimentichiamolo — durante la decelerazione rapida cresce sensibilmente per il sovraccarico che si riversa sul treno anteriore.

Ecco perchè è così raro giungere all'inchiodata delle ruote anteriori, anche disponendo di ottimi freni: l'attrito tra gomma e terreno è proporzionale al carico, e quanto più violentemente si frena, tanto più aumenta. Difficile è dunque superare il limite di attrito e far scivolare le ruote: difficile e pericoloso. Gli automobilisti che giudicano imperfetta la frenatura sinchè non bloccano le ruote davanti sono in errore grave.

Conclusione pratica: giubilare definitivamente le poche macchine superstiti munite di soli freni posteriori. Curare la buona registrazione dei freni anteriori, dai quali dipende per 9 decimi la sicurezza di marcia; assicurarsi che non entrino in funzione dopo i posteriori, che frenino egualmente ed energicamente (l'identità di frenata ha meno importanza per le ruote posteriori), e che non tendano facilmente al bloccaggio. A sbandata iniziata, allentare leggermente e per un istante, se le circostanze permettono, la pressione sul freno, e approfittarne per una piccola accelerata: la vettura proseguirà nella direzione di quell'istante senza aggravare la sbandata e sarà possibile rimetterla diritta con la sterza, alla quale obbedirà docilmente. Dopo di che si potrà tornare a frenare con più garbo, evitando di giungere all'inchiodata.

CRISTOFORO.

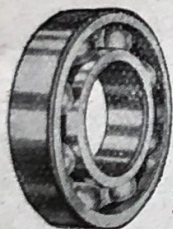
Quanto rende la forma aerodinamica?

Si parla continuamente di carrozzerie aerodinamiche, vantandone i pregi: mancava però sinora, fuori delle esperienze di tunnel in laboratorio, qualche dato di fatto preciso, praticamente valutabile dal pubblico, che desse la reale entità di questi vantaggi.

Un costruttore francese, il Dubonnet, autore di una audace vettura aerodinamica integrale, si è proposto di colmare la lacuna. Egli ha montato su di una sua macchina profilatissima — a lunga coda, senza sporgenze nè resistenze frontali di sorta, con le ruote completamente carenate, i passeggeri anteriori e il motore posteriore, le 4 ruote indipendenti a sospensione nascosta — un motore Ford 8 cilindri. Si è procurato poi una Ford guida interna normale con l'identico motore, affidandola al corridore Divo. Lo stesso Dubonnet ha pilotato la vettura aerodinamica nelle prove comparative, svoltesi a Montlhéry.

I risultati, debitamente controllati, sono emersi del massimo interesse. Nella prova di velocità pura sulla pista, l'aerodinamica ha raggiunto i km. 174, mentre la Ford non ha superato i 129 km. all'ora. Nella prova di consumo su pista, con 4 persone a bordo di ogni vettura, a velocità costante di 100 km.-ora, le due vetture percorrevano, con l'identica quantità di carburante, rispettivamente km. 104,5 e km. 66,3. Rifatto l'esperimento sul circuito stradale alla media di 90 km. all'ora, la differenza percentuale di consumo si attenuava leggermente: rispettivamente 50,1 e 39,6 km. Gli scarti sarebbero dunque di circa il 30 % in velocità, del 35 % nel consumo alle alte andature costanti su percorso uniforme, del 20 % nel consumo a velocità medio-alte su percorso vario, con frequenti cambi di velocità, riprese, ecc.

Il bilancio sarebbe dei più lusinghieri, se le prove si fossero svolte su basi più vicine alle condizioni pratiche correnti.

Non va dimenticato infatti che si trattava di una macchina normale soltanto nel motore, ma specialissima in tutto il resto, frutto di una costruzione meticolosa e

brevettata in molti particolari, decisamente rivoluzionaria — cioè ben lontana da quel tipo di vettura che va usualmente col nome di aerodinamica. Inoltre non è noto se il rapporto di trasmissione fosse identico nelle due vetture, e questo elemento ha la sua importanza: certo é che la vettura Dubonnet disponeva del cambio elettromagnetico Cotal. Infine, non sarebbe stata fuori luogo una terza prova a velocità media commerciale più bassa, su strada di traffico, per rivelare a quali andature minime comincia praticamente ad avvertirsi il risparmio di consumo proprio della forma aerodinamica. Il sensibile scarto tra le due prove lascia un po' perplessi, in quanto farebbe pensare che già a velocità medie di 65-70 km. orari i due risultati di consumo tendono a confondersi.

Ad ogni modo, per gli amatori delle alte velocità e delle carrozzerie molto profilate, gli esperimenti sono eloquenti: in ogni caso permettono, anche per vetture meno prossime alla forma di penetrazione teorica, un'attendibile traccia allo studio del relativo comportamento pratico, per via d'interpolazione tra i risultati Dubonnet e quelli usuali.

Il silenziatore dei motocicli.

La campagna contro i motociclisti *bombardieri* non è ancora chiusa.

Con il R. Decreto-legge 11 aprile 1935, N. 695, fu imposto che non dovesse autorizzarsi alla circolazione un motociclo se prima il Circolo Ferroviario d'ispezione non avesse accertata la perfetta efficienza dell'apparecchio silenziatore. Entro sei mesi dalla pubblicazione del Decreto-legge stesso, cioè entro il 28 ottobre 1935, tutti i motocicli già in circolazione alla data del Decreto dovevano essere presentati al Circolo Ferroviario per fare accertare l'efficienza dell'apparecchio silenziatore, pena un'ammenda da L. 200 a L. 1000.

Con un altro R. Decreto-legge in data 17 dicembre 1935, N. 2566, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 23 aprile scorso, si impone l'obbligo di mantenere in perfetta efficienza i silenziatori dei motocicli e si richiede che essi siano « muniti di uno speciale diaframma o di altro idoneo dispositivo supplementare atto a ridurre ulteriormente la pressione e la velocità di efflusso dei gas di scarico in maniera tale da consentire una silenziosità maggiore di quella normale. Il diaframma o dispositivo supplementare deve essere collocato in posizione chiaramente visibile e potersi mettere soltanto in due posizioni, l'una di completa inclusione e l'altra di esclusione ».

Per dirla in termini comuni e più brevemente: ogni silenziatore di motociclo deve essere munito di *farfalla.*

Se mal non ricordiamo, una volta, quando cioè col R. Decreto-legge 31 dicembre 1923, N. 3043, fu vietato lo scappamento libero sia in città che fuori, era ferocemente vietata anche la farfalla a comando, che permettesse di aprire lo scappamento.

Ora invece la farfalla è imposta di obbligo.

Dalla lettera della legge si rileva che la farfalla deve essere un dispositivo in più, da aggiungersi a quello che normalmente è applicato alla *marmitta* per attutire i rumori e le esalazioni del motore. Ma se si considera che il R. Decreto-legge 11 aprile 1935 richiede un silenziatore in perfetta efficienza, rigorosamente accertata dal Circolo Ferroviario (ciò che significa che il silenziatore deve essere tale da ridurre al minimo possibile l'emissione all'esterno di rumori del motore), si comprende che la dichiarazione espressa nell'epigrafe del R. Decreto-legge 17 dicembre « ritenuta la necessità urgente (tanto urgente no, perchè il Decreto ha atteso 4 mesi per essere pubblicato) ed assoluta di ottenere, nell'interesse della pubblica quiete, una maggiore efficienza dell'apparecchio silenziatore dei motocicli » deve essere messa in confronto dell'art. 2 del R. Decreto-legge medesimo per conoscere lo spirito del provvedimento. L'art. 2 infatti dispone che la farfalla deve essere chiusa obbligatoriamente quando si circola nell'ambito dei centri abitati, mentre ne è permessa l'apertura, quando si circola fuori degli abitati.

Questa disposizione ci sembra, più che un nuovo giro di vite, una concessione fatta a quei tecnici che sostengono che l'uso pieno e rigoroso del silenziatore ri-

duca la potenza del motore e ne diminuisca la resistenza e il raffreddamento.

È poi importante la disposizione dell'art. 5 del R. Decreto-legge 17 dicembre, che proroga fino al 30 giugno prossimo il termine stabilito dal R. Decreto-legge 11 aprile per la revisione dei silenziatori dei motocicli già in circolazione al 28 maggio 1935, che, come abbiamo detto, era scaduto il 28 novembre 1935.

La qualifica di agenti di pubblica sicurezza ai militi della Milizia Nazionale della Strada.

Con R. Decreto-legge 10 febbraio 1936, N. 619, è stata attribuita ai sottufficiali e ai militi della Milizia Nazionale della Strada, nell'esercizio delle attribuzioni inerenti al loro servizio, la qualifica di agenti di pubblica sicurezza. Questa qualifica si aggiunge a quella di agenti di polizia giudiziaria, che già competeva ai militi della Milizia Nazionale della Strada, in forza dell'art. 3 del R. Decreto-legge 26 novembre 1928, N. 2716, che istituiva questa specializzazione della M. V. S. N., e in forza dell'art. 221 del Cod. p. p., che estende la qualifica a tutti i militi della M. V. S. N. secondo i propri regolamenti.

La figura giuridica del milite della strada diviene così molto più complessa sia riguardo alle sue aumentate funzioni, sia riguardo alle conseguenze attive e passive connesse a queste funzioni.

Facciamo rilevare che agli Ufficiali della Milizia della Strada, cui compete, in forza del R. Decreto-legge e dell'articolo del Cod. p. p. citati, la qualifica di ufficiali di polizia giudiziaria, non è stata attribuita quella di Ufficiali di pubblica sicurezza che spetta solo ai Commissari di Pubblica Sicurezza.

Precedenza di passo agli incroci con strade di grande circolazione.

L'art. 29 del vigente Codice Stradale stabilisce che nelle biforcazioni e incroci di strade pubbliche, ogni conducente di veicoli o animali, deve dare la precedenza ai veicoli ed animali che giungano dalla sua destra, salvo diverse segnalazioni, da farsi con cartelli, per dare la precedenza ai veicoli provenienti da strade extraurbane dichiarate di grande circolazione.

Questa norma della precedenza di passo ai veicoli provenienti da destra fu introdotta nella prima redazione del Codice Stradale (R. D. L. 31 dicembre 1923, N. 3043) senza l'eccezione per le strade di grande circolazione, mentre il Regolamento di polizia stradale dell'8 gennaio 1905, agli art. 41 e 42, disponeva che i veicoli provenienti da strade comunali o vicinali, dovevano negli incroci cedere il passo a quelli che percorrevano le strade nazionali e provinciali.

Dal 1928 fu introdotta l'eccezione a favore dei veicoli procedenti su strade di *grande comunicazione* (come diceva il testo del 1928) o di *grande circolazione* (come dice il testo vigente); ma non era stato ancora provveduto a determinare le singole strade di grande circolazione, che devono essere segnalate mediante cartelli appositi, logicamente, sulle altre strade che con esse s'incrociano o che sboccano in esse.

Ora, con R. D. 30 marzo 1936, è stato determinato *un primo gruppo* di strade di grande circolazione, cioè le quattro strade statali: N. 11 PADANA SUPERIORE (Torino-Milano-Verona-Vicenza-Padova-Mestre); N. 10 PADANA INFERIORE (Torino-Piacenza-Mantova-Monselice); N. 9 EMILIA (Celle-Forlì-Bologna-Reggio Emilia-Parma-Piacenza-Milano); N. 4 ADRIATICA (Celle-Pesaro-Ancona).

La conseguenza pratica di questa dichiarazione è che i conducenti di veicoli che provengono da strade che s'incrociano con esse, devono, all'incrocio, cedere il passo ai veicoli che marciano su dette strade. Naturalmente questo obbligo, come ha costantemente riconosciuto la giurisprudenza, si osserva a condizione che il veicolo che percorre la strada di grande comunicazione giunga all'incrocio contemporaneamente al veicolo che proviene dalla strada secondaria.

Altra condizione per l'osservanza di questa norma è la segnalazione degli incroci con queste strade statali, fatta sulle strade secondarie che immettono su di esse a cura e spese dell'Azienda Autonoma Statale della Strada (4° cap. art. 29 Codice Stradale). La mancanza di tali segnalazioni, a nostro avviso e secondo la lettera e lo spirito della legge, non rende inefficaci la dichiarazione e la conseguente norma di circolazione, ma può essere causa di responsabilità dell' Azienda Autonoma Statale della Strada, perchè chi percorre la strada di grande circolazione legittimamente presume che la sua strada sia segnalata e che quindi egli ha il diritto di precedenza di passo sui veicoli provenienti dalle strade incrocianti, mentre chi percorre la strada secondaria, non vedendo la segnalazione può essere tratto in inganno e, provenendo dalla destra, può presumere anche lui, di avere diritto alla precedenza: ciò può essere possibile causa di scontri e quindi di responsabilità dell' Azienda Autonoma Statale della Strada, la cui omissione ha provocato la errata condotta dei due conducenti. L'analogia con la mancata segnalazione coi passaggi a livello incustoditi (art. 28 Cod. Strad.) è evidente.

Il segnale da usarsi è quello stabilito dalla Convenzione internazionale di Ginevra del 30 marzo 1931 (resa esecutiva in Italia con la legge 15 giugno 1933, N. 886) fra i *segnali di pericolo*, cioè un triangolo equilatero con un vertice verso il suolo. Un cenno merita infine l'applicazione della norma della precedenza di passo nei centri abitati. Il penultimo capoverso dell'art. 29 dichiara: «nei centri abitati sono applicabili le medesime regole», cioè la regola della precedenza agl'incroci a favore del veicolo proveniente da destra ad eccezione delle strade dichiarate di grande circolazione. L'art. 128 Cod. Strad. dà ai Comuni la facoltà di regolamentare nei riguardi della circolazione nell'interno degli abitati, e in tale facoltà rientra indubbiamente la dichiarazione di strade di grande circolazione da attribuirsi alle strade urbane, come ha già fatto il regolamento di circolazione di qualche grande città. Naturalmente se un Comune dichiara una strada di grande circolazione, la dovrà segnalare mediante appositi cartelli sulle strade che incrociano con quella. Ma quando manchi tale dichiarazione da parte dei Comuni e quando si tratti di piccoli agglomeramenti di abitati, attraversati dalle strade statali dichiarate di grande circolazione, cioè nei loro tratti di *traverse interne* (come sono denominati), l'obbligo della precedenza di passo permane a favore del veicolo che percorre la strada di grande circolazione? o vige la norma comune? Certa cosa è che il conducente che marcia su una strada di grande comunicazione deve sempre moderare la velocità del veicolo nell'attraversamento degli abitati e nei tratti di strada fiancheggiati da case (art. 36); d'altra parte chi da una strada secondaria entra in una strada di intenso traffico, oltre a moderare la velocità, deve sempre usare maggiore prudenza e assicurarsi che la via sia libera, come di frequente ha ritenuto la magistratura, anche prescindendo dalla dichiarazione ufficiale della strada di grande circolazione.

Rimandiamo il lettore, per una più diffusa trattazione dell'argomento al fascicolo de *Le Strade* dello scorso maggio: «Le strade di grande circolazione».

Gas liquefatti come carburanti.

Il problema del carburante succedaneo della benzina, per una ragione o per l'altra, è oggi universale. E con speciale interesse vengono ovunque seguiti e segnalati gli esperimenti dei varî « carburanti nazionali ».

Dopo di aver provata l'alimentazione dei normali motori a scoppio con gas metano compresso in bombole e impiegato allo stato gassoso — esperimenti riusciti anche in Italia, dove anzi si è già passati a sporadiche applicazioni pratiche nelle regioni che possiedono getti naturali di metano — si è ora compiuto un altro passo, rivolgendo l'attenzione a due altri gas della stessa serie: il propano e il butano.

La possibilità d'immagazzinare allo stato liquido una ingente quantità di gas, che consenta una buona autonomia all'autoveicolo, con bombole leggere per la moderata pressione e senza alcun pericolo, è senza dubbio vantaggiosa. Il butano si liquefa ad una pressione di soli Kg./cm.^{2} 1,62 e, a pressione atmosferica, bolle a – 10. Il propano è ancora più affine alle caratteristiche dei liquidi e meno esigente, sia in fatto di temperatura che di pressione: pesa il doppio dell'aria, ed è insolubile nell'acqua.

Una miscela al 40 % di butano e 60 % di propano ha dato risultati ottimi in Germania, dove un'apposita società è già sorta per lanciare questo carburante e per trasformare gli autoveicoli di alcune importanti imprese. In Francia si stanno trasformando a propano 543 autobus e 121 autocarri.

L'automobile ad ammoniaca.

Ha fatto recentemente il giro dei principali giornali una sobria notizia di poche righe sul viaggio dalla Dalmazia a Roma di una vettura automobile alimentata sperimentalmente ad ammoniaca, alla media di 50 km. orari sui mille chilometri del percorso. La notizia — per la capitale questione di principio sollevata da questa nuova applicazione, e per gli sviluppi di cui sarà suscettibile in avvenire — è degna di particolare interesse.

Va messo infatti in rilievo come l'impiego dell'ammoniaca (non nuovissimo, del resto, come tentativo) si riallacci a quel progetto dell'alimentazione ad idrogeno, sul quale mesi or sono ci siamo intrattenuti in questa rubrica: l'ammoniaca infatti rappresenta, tra l'altro, un mezzo comodo e pratico di avere a disposizione sul veicolo una grande quantità d'idrogeno in poco volume, trasportando un prodotto liquido alla pressione e alla temperature ordinarie, senza bisogno di bombole, e con notevole vantaggio nell'autonomia del veicolo. E' noto infatti che l'ammoniaca ha la formula NH_3: essa consiste cioè di una parte di azoto contro tre di idrogeno.

Nulla di misterioso o di eccezionale, quindi, nel suo impiego, che non pare neppure presenti difficoltà particolari nei dispositivi concreti di alimentazione, permettendo anzi una relativamente agevole trasformazione dei motori correnti.

La principale difficoltà è per ora, a quanto crediamo, di carattere prevalentemente economico: le molteplici trasformazioni necessarie per la produzione degli elementi costitutivi (idrogeno e azoto), indi dell'ammoniaca, per poi non utilizzare che in parte i prodotti della combustione e le reazioni chimiche che ne derivano, tutto ciò comporta inevitabilmente un processo notevolmente dispendioso in linea relativa.

L'anti-economicità attuale della soluzione non è tuttavia una ragione per scoraggiare da ulteriori studi. L'Italia è in primo piano nella produzione dell'ammoniaca, per la quale non impiega che prodotti nazionali: acqua, aria ed energia elettrica. Nella lotta d'emancipazione dagli idrocarburi importati, nulla deve rimanere intentato.

Il grandioso contributo dell'aviazione alle vittorie in Africa Orientale.

È stata resa di pubblico dominio la documentazione statistica svolta dall'Aviazione sul fronte settentrionale, nel periodo compreso fra il 3 ottobre 1935 ed il 5 marzo 1936. Ecco le cifre che documentano luminosamente l'opera compiuta dai nostri aviatori:

« 637 azioni da bombardamento in 6477 ore di volo, lanciando sul nemico chilogrammi 1.080.676 di materiale offensivo; 1710 ricognizioni tattiche in 3615 ore di volo; 762 esplorazioni lontane — 19 delle quali a distanze comprese fra i 1200 e 1800 chilometri — in 2730 ore di volo. Nei mitragliamenti sono stati sparati 154.955 colpi. 178 aeroplani sono stati impiegati in 342 ore di volo per fornire chilogrammi 46.580 di generi alimentari alle nostre truppe ».

La leva aeronautica.

Il Consiglio dei Ministri ha recentemente approvato lo schema di Decreto-legge riguardante l'istituzione della leva aeronautica.

Il regolamento relativo è allo studio e sarà presto di dominio pubblico.

Occorre intanto stabilire che la leva aeronautica non si riferisce soltanto ai piloti ma a tutto il personale specializzato d'ogni categoria e a quello di manovra.

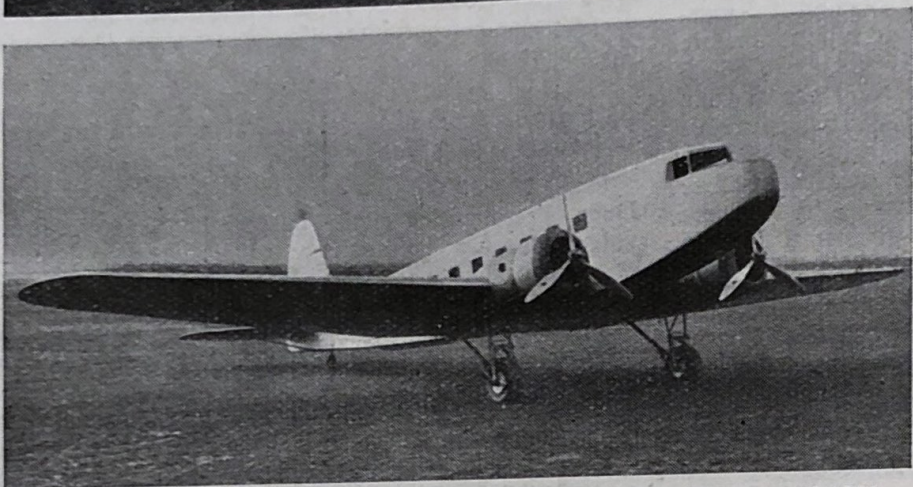
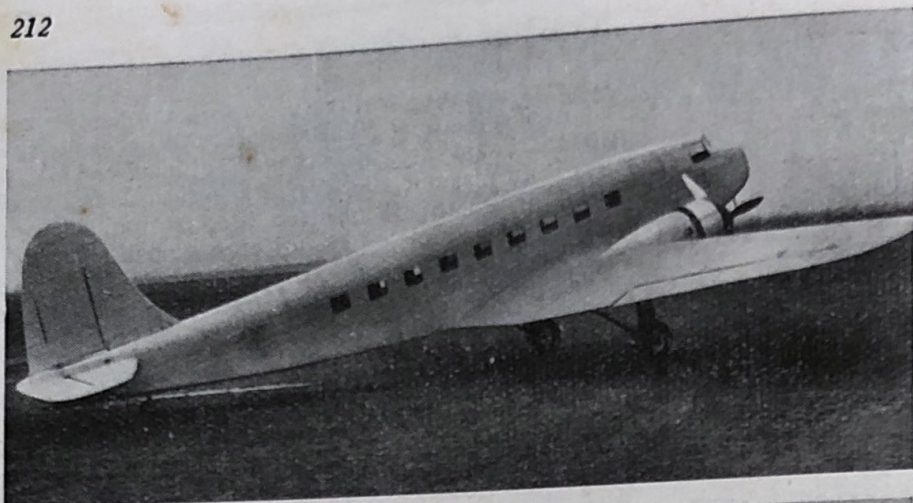
Per l'assegnazione alla leva aeronautica si terrà conto di tutti gli addetti alle industrie di costruzioni aviatorie; degli iscritti a scuole od istituti professionali a carattere aeronautico; degli appartenenti ai corsi pre-aviatori di specializzazione; degli iscritti a reparti pre-aeronautici dei Fasci giovanili; dei brevettati piloti di velivoli senza motore, ecc.

Il servizio militare obbligatorio in aviazione sarà presto un fatto compiuto e tutta la giovinezza italiana si contenderà l'onore di militare nelle file dell'arma azzurra. Palese dimostrazione della ormai matura coscienza aeronautica del Paese e frutto della sana opera di propaganda compiuta nelle organizzazioni giovanili del Regime.

Il primo decennio dell'aviazione commerciale italiana.

Fra il 1° ed il 6 aprile del 1926 è sorta, per volere del Duce, l'aeronautica civile italiana, la quale, in breve volgere di tempo ha raggiunto un tale sviluppo da poter essere considerata tra le più moderne e progredite del mondo.

Per rendersi conto del continuo sviluppo della rete aerea nazionale basta rilevare che dai 3850 chilometri iniziali si è passati ai 21.787, compresa la linea Roma-Mogadiscio di km. 6842. Così, parallelamente allo sviluppo chilometrico, il traffico aereo è andato crescendo.

Ecco alcune cifre: le 3254 ore di volo del 1926 sono divenute 23.793 nei primi undici mesi del 1935; i chilo-

DUE ASPETTI DEL NUOVO BIMOTORE FIAT «G. 18» IN SERVIZIO SULLA TORINO-MILANO-ROMA.

metri percorsi da 523.162 sono divenuti 4.472.423; i passeggeri trasportati da 3991 sono saliti a 53.694; i carichi da kg. 52.419 a kg. 1.172.376.

Quanto al traffico sulla linea dell'Africa Orientale gli aeroplani trasportano oltre venti quintali di posta la settimana.

I Fiat « G. 18 » sull'aviolinea Torino-Milano-Roma.

Sono entrati in servizio sulla linea aerea Torino-Milano-Roma i nuovi apparecchi Fiat « G. 18 », grazie ai quali il percorso complessivo viene ora coperto in 2 ore e 45 minuti. Nel nuovo apparecchio, che è del tipo monoplano ad ala bassa di grande allungamento, trovano posto 18 passeggeri, il pilota, il radiotelegrafista e le merci con la posta. La cabina è alta m. 1,80, larga 1,54 e lunga 8,95.

L'aeromobile è munito di motori a stella che gli consentono una velocità di 340 chilometri orari.

Voli stratosferici.

I piloti del Reparto Alta Quota, continuando nella loro attività sperimentale, hanno recentemente effettuato a Guidonia voli di note-

vole durata a quote stratosferiche, compiendo importanti osservazioni.

Il tenente colonnello Mario Pezzi, comandante del reparto, ha raggiunto la quota di 14.000 metri. Il capitano Angelo Tondi ha raggiunto i 13.000 metri. Nell'uno e nell'altro volo la temperatura minima riscontrata è stata di 62° sotto zero. La permanenza dei due piloti al disopra di 10.000 metri è stata di oltre mezz'ora. Il comportamento del materiale è stato ottimo.

Nuova invenzione per la sicurezza del volo.

Il sacerdote Don Attilio Raffaelli di Viareggio, ha inventato l'« aeroplano di sicurezza » per il quale ha ottenuto il brevetto presso il Ministero della R. Aeronautica.

L'invenzione tenderebbe ad impedire le disgrazie aviatorie; grazie allo speciale dispositivo, quando un apparecchio, per imperizia, per disgrazia o per qualsiasi guasto venisse a perdere la guida, anzichè precipitare con un irrimediabile avvitamento, si porrebbe automaticamente in posizione di atterraggio planando.

Da Torino a Roma in due ore e 45'.

È recentemente entrato in vigore l'orario estivo dell'aviolinea Torino-Milano-Roma e viceversa, orario che contempla due coppie di corse giornaliere (esclusa la domenica).

L'orario entrato in vigore è il seguente:

Andata: partenza da Torino alle ore 7, partenza da Milano alle ore 7,45, arrivo a Roma alle 9,45. Partenza da Torino alle ore 16,15, da Milano alle ore 17, arrivo a Roma alle 19.

Ritorno: partenza da Roma alle ore 7, da Milano alle 9, arrivo a Torino alle 9,45. Partenza da Roma alle 16, da Milano alle 18, arrivo a Torino alle 18,45.

La riduzione della sosta nella stazione intermedia ha permesso pure di economizzare sui tempi di percorrenza per cui il tempo che verrà d'ora innanzi impiegato per compiere l'intero tragitto è quasi dimezzato in confronto dell'antico orario.

Progetto di linea aerea Ankara-Brindisi.

Il Governo turco è entrato in trattative con l'« Ala Littoria » allo scopo di istituire una rapida linea aerea tra l'Italia ed Ankara, capitale della Turchia. La linea che sarebbe gestita dall'« Ala Littoria » avrebbe come capolinea Brindisi, e da Salonicco proseguirebbe direttamente per Ankara. La linea avrebbe lo scopo di assicurare alla Turchia una rapida comunicazione aerea con l'Europa occidentale.

Il traffico aereo americano nel 1935.

Le Compagnie di navigazione aerea degli Stati Uniti hanno trasportato nel 1935, 746.946 passeggeri, cifra finora mai raggiunta e che rappresenta il 61 % di aumento su quella del 1934.

I dati si riferiscono esclusivamente alle linee aeree nell'interno delle frontiere degli Stati Uniti; ancora non si hanno le cifre relative alle comunicazioni col Canadà e con l'America Latina.

Nuovo apparecchio « Varivol » con ala a superficie variabile.

Per la prima volta in Francia, alla grande soffieria di Chalais-Meudon, sono state effettuate delle prove su un apparecchio di dimensioni normali.

IL NUOVO APPARECCHIO « VARIVOL » A SUPERFICIE VARIABILE.

Oggetto di tali esperimenti è stato l'apparecchio a superficie variabile costruito dall'ing. Gerin, che sembra destinato a rivoluzionare la tecnica aeronautica.

Nel nuovo apparecchio, dispositivi d'ala a superficie variabile permettono l'impiego di un'ala a superficie ridotta per raggiungere una velocità elevata senza spreco di potenza, ed un aumento di questa superficie (da quattro a cinque volte) che permette il decollo e l'atterraggio con una velocità assai ridotta.

Nuovo monoplano da combattimento « Do. 17 ».

Presso la fabbrica Dornier è stata ultimata la costruzione del prototipo « Do. 17 », bimotore da combattimento e bombardamento, che con tre uomini di equipaggio (due mitraglieri) ed 800 chilogrammi di bombe, raggiunge la velocità di km./h. 450. I motori sono del tipo Mercedes-Benz di 32 litri di cilindrata ciascuno. Il monoplano è del tipo ad ala bassa con fusoliera molto sfilata, e carrello rientrabile.

Nuovo apparecchio da turismo di costruzione belga.

La Società Anonima Belga di Costruzioni Aeronautiche ha iniziato le prime prove ufficiali di volo dell'apparecchio triposto da turismo S/20 ideato e costruito nelle sue officine.

L'apparecchio S/20 è un monoplano, monomotore, triposto. Le ali, a forma bielittica, sono ripiegabili e profilate, a centro di spinta costante.

IL MONOPLANO « S/20 » DA TURISMO, DI COSTRUZIONE BELGA.

Il piano fisso è regolabile in volo. La deriva, i timoni di profondità e di direzione, sono molto sensibili. La struttura completa è rivestita in compensato.

Caratteristiche principali:

apertura alare	m.	11
lunghezza	m.	7,80
superficie portante	mq.	14
peso a vuoto	kg.	580
peso totale	kg.	900
velocità massima	km./h.	215
autonomia	ore	3 (circa)
potenza	CV.	130

U.R.S.S. - Esperimenti con palloni sonda.

Un pallone sonda dell'Osservatorio della Ukraina ha raggiunto, in esperimenti recentemente effettuati, l'altezza di 40.500 metri. Le osservazioni trasmesse per radio sono state raccolte durante tutta la durata della ascensione. Il pallone è salito a 40.500 in 68'; la temperatura era di – 43°. La temperatura minima è stata registrata a m. 10.200 con – 57°. A m. 40.000 la pressione era di 1/50 di quella al suolo.

Una terza nave appoggio per aeroplani.

È stata varata a Kiel la terza nave appoggio della «Luft Hansa» destinata a servire di base ai servizi dell'Atlantico meridionale. La nave, battezzata «Ostmark», è munita di due motori da 900 cavalli che le consentono una velocità di 15 miglia all'ora.

Accordo aereo tedesco-americano.

Si sono concluse, con successo, a Washington le trattative tedesco-americane per l'istituzione di un servizio aereo commerciale attraverso l'Atlantico Settentrionale. L'accordo sarebbe simile a quello stipulato fra gli Stati Uniti e l'Irlanda e gli Stati Uniti e l'Inghilterra. Però i negoziatori tedeschi si sono riservati per il loro paese di servirsi su questa linea aerea, non solo degli aeroplani, ma anche del nuovo dirigibile «Hindemburg».

Nuovi progetti per l'espansione dell'aviazione civile giapponese.

Il Ministero delle comunicazioni giapponese ha ottenuto, per l'anno fiscale 1936-37 una assegnazione suppletiva di un milione di *yen* che, aggiunti agli 820.000 già previsti in bilancio, costituiscono una disponibilità totale di *yen* 1.820.000. Tale somma sarà impiegata per l'attuazione di alcuni progetti già da tempo allo studio: saranno create infatti quattro nuove linee aeree nel territorio del Giappone propriamente detto e cioè: Tokyo-Niigata; Osaka-Nagasaki; Osaka-Matsue; Osaka-Kochi (Shikoku). Sarà inoltre completata la preparazione per l'aerolinea Tokyo-Sapporo (Hokkaido) la quale però non sarà inaugurata che nel secondo semestre del 1937. Quest'ultima aerolinea comporterà la costruzione di tre aerodromi principali a Sendai, Aomori e Sapporo. In un secondo tempo detta linea dovrà essere prolungata fino a raggiungere Odomari e Toyohara nella parte giapponese dell'isola di Sakhalin, così da congiungere tutte le isole dell'Impero da Sakhalin a Formosa con una ininterrotta linea aerea. Sempre nel corso dell'anno fiscale 1936-37 saranno compiuti voli sperimentali per la creazione di alcune linee a carattere internazionale tra cui l'aerolinea Taihoku (Formosa)-Bangkok (Siam); tale linea sarà collegata alla Taihoku-Fukuoka-Osaka-Nagoya-Tokyo, recentemente inaugurata.

Nuovo cannone per aeroplani.

La «American Armament Corp.» di New York Hoboken ha sviluppato un cannone automatico da 37 mm. per montaggio sui grandi apparecchi da bombardamento. Il cannone forma un tutto coll'affusto di 964 mm. di diametro ed è girevole su rulli per l'intero angolo di 360°; l'angolo di tiro verticale varia tra – 15° e + 60°. Il colpo viene tirato col piede sinistro, mentre il piede destro blocca il movimento di rotazione.

Le caratteristiche del cannone sono: lunghezza 20 calibri, celerità di tiro 100 colpi al minuto, peso kg. 197, velocità iniziale m. 381 al secondo, portata massima m. 4000.

TURISMO

I nuovi titoli turistici per forestieri.

Siamo lieti di presentare ai nostri lettori la riproduzione fotografica della « Lettera di credito turistica CIT» e dei nuovi biglietti turistici di libera circolazione sulle Ferrovie dello Stato relativi alle provvidenze istituite dal Governo italiano a favore degli stranieri e degli italiani residenti all'estero diretti in Italia a scopo turistico.

Nel fascicolo di maggio abbiamo già dato un largo riassunto del R. D. L. che illustra la natura e i mezzi di attuazione di tali provvidenze.

La CIT è stata anch'essa autorizzata all'emissione delle lettere di credito turistiche nella sua qualità di grande organizzazione turistica nazionale che possiede una vasta rete di Uffici all'estero.

Le lettere di credito turistiche vengono rilasciate nei Paesi a valuta liberamente trasferibile contro pagamento di divisa estera, ad un cambio estremamente favorevole, in quanto il Governo nazionale concede agli acquirenti un «premio» sul cambio ufficiale della Borsa di Roma di circa il 30 %.

Le lettere di credito turistiche hanno la validità di 6 mesi e possono essere emesse per un massimo di 250 lire al giorno per persona.

Le lettere di credito hanno avuto immediato e straordinario successo, specialmente in Francia, cosicchè non è azzardato pronosticare una ripresa rigogliosa del movimento forestieri per la prossima estate e per le future stagioni.

Il pronostico ha tanta maggiore ragion d'essere in quanto le Ferrovie dello Stato hanno affiancato al provvedimento governativo un'altra cospicua facilitazione per gli stranieri. Si tratta del biglietto turistico di libera circolazione sulle F. S., pure riprodotto insieme alla lettera di credito e che viene venduto dagli Uffici e Corrispondenti della CIT all'estero da un mese circa, in valuta estera al cambio ufficiale, ma ad un prezzo talmente basso

LE LETTERE DI CREDITO TURISTICHE CIT E I BIGLIETTI DI LIBERA CIRCOLAZIONE SULLE FERROVIE ITALIANE.

che buona parte degli stranieri diretti in Italia hanno convenienza ad acquistarlo in luogo e vece del normale biglietto a riduzione del 50 %.

Infatti il nuovo biglietto, chiamato più concisamente « permanente rosso » dal suo colore, è di tre specie a seconda della durata della validità e il suo prezzo per la terza classe va da un minimo di L. 100 per la validità di 6 giorni a un massimo di L. 360 per un mese di validità. Con 12 lire al giorno dunque gli stranieri e gli italiani stabilmente residenti all'estero possono circolare liberamente per un intero mese sull'intera rete ferroviaria statale, usufruendo di qualsiasi treno (direttissimi e rapidi compresi) senza pagamento di supplemento alcuno, senza formalità di sorta, come chi possiede un « permanente » per tutta la rete.

Poichè il « permanente rosso » è stato istituito precipuamente per favorire il turismo verso l'Italia è prescritto che il portatore di biglietti della validità di 6, 15 e 30 giorni soggiorni in Italia rispettivamente almeno 5, 12 e 25 giorni.

Agevolazioni per i torpedoni esteri circolanti in Italia.

Con Decreto Ministeriale del 31 marzo u. s. sono state emanate le norme per l'esecuzione del Decreto-legge 6 febbraio 1936 concernente il rimborso parziale della tassa sui carburanti a favore dei torpedoni esteri circolanti in Italia a scopo turistico.

L'agevolazione è concessa per il tramite dell'ENIT alle ditte organizzatrici di viaggi con torpedoni dall'estero che ne facciano preventiva richiesta scritta al Ministero per la Stampa e la Propaganda, indicando le caratteristiche del torpedone, il programma e l'itinerario del viaggio.

La misura del rimborso ha per base il consumo medio stabilito sulla scorta delle caratteristiche di ciascun torpedone e della effettiva percorrenza chilometrica da accertarsi mediante apposito foglio di viaggio, che, alla entrata nel territorio dello Stato, dovrà essere esibito alla dogana per l'apposizione delle note indicanti la data e l'ora dell'entrata del torpedone nello Stato.

Il foglio di viaggio stesso dovrà essere presentato per il visto ad una delle seguenti Autorità residenti nella città terminale del viaggio di andata: R. Dogana, Guardia di Finanza, Reali Carabinieri, Pubblica Sicurezza.

All'uscita dallo Stato, il foglio di viaggio sarà presentato alla Dogana per il relativo visto. Col torpedone ammesso alla concessione non possono essere trasportati cittadini italiani residenti nel Regno.

I rimborsi verranno effettuati dall'ENIT su autorizzazione del Ministero e a richiesta della ditta interessata.

Il V Congresso Internazionale di Studi Bizantini.

In conformità dell'invito del Governo Italiano e della deliberazione del Quarto Congresso tenuto a Sofia nel 1934, il Quinto Congresso Internazionale di Studi Bizantini avrà luogo a Roma dal 21 al 27 settembre sotto l'alto Patronato di Sua Maestà il Re e la Presidenza del Ministero dell'Educazione Nazionale. Il Congresso avrà un preludio a Ravenna il 20 settembre con una solenne liturgia in rito bizantino, accompagnata da musica bizantina eseguita dalla *Schola cantorum* di Grottaferrata: nei due giorni precedenti si terranno conferenze illustrative per quei congressisti che intendono meglio conoscere i monumenti ravennati. Durante le sedute del Congresso a Roma saranno organizzate mostre ed escursioni artistiche, come l'inaugurazione delle sale nuove per la pittura bizantina e una esposizione di manoscritti, miniature e oggetti bizantini nella Città del Vaticano, e una mostra di arte bizantina per cura della Direzione Generale delle Belle Arti e una visita a Grottaferrata. Il programma del Congresso non è ancora del tutto definito, ma si prevede avrà la sua conclusione a Napoli, colla visita ai monumenti bizantini della città e a Sant'Angelo in Formis. Seguirebbe una escursione archeologica in Sicilia (Palermo, Monreale, Cefalù e Siracusa, dove si accentrano i principali monumenti dell'arte bizantina) e nelle Calabrie, dove si hanno due gruppi: Reggio, Stilo, S. Demetrio Corone, Rossano per le chiese ba-

siliane, indi Taranto, la penisola Salentina e terra di Bari, per visitare chiese e cripte bizantine e alcuni paesi dove si parla ancora il dialetto greco. Il programma è molto vasto, benchè sia stato già ridotto dalle proporzioni più vaste annunciate al terzo Congresso di Atene dal Delegato italiano On. Pace, le quali erano appunto commisurate alla grandissima parte assegnata alle escursioni nei precedenti Congressi di Bucarest, Belgrado, Atene e Sofia.

Le adesioni al Congresso, da parte delle Accademie, dei Musei, delle Università e degli Istituti Scientifici che si occupano di detti studî e degli studiosi di bizantinologia dovranno pervenire al Comitato entro il 15 giugno.

Le adesioni devono essere indirizzate al Prof. Pietro Romanelli, Segretario del Congresso Internazionale di Studi Bizantini, Città Universitaria, Roma.

Una buona iniziativa del Touring Club Austriaco in tema di circolazione stradale.

Come è noto a molti turisti, in Austria, le norme concernenti la mano da seguire nella circolazione stradale non sono unificate, cosicchè in alcune regioni si tiene la destra e in altre la sinistra.

Ciò presenta notevoli difficoltà specialmente per i turisti stranieri, con conseguente intralcio alla circolazione e pericolo di contravvenzioni.

Opportunamente il nostro confratello austriaco ha provveduto a far stampare e a diffondere a migliaia di esemplari un cartellino — che qui riproduciamo — nel quale il territorio della Repubblica Austriaca è suddiviso nelle due zone: della «mano destra» e della «mano sinistra»

Il cartellino — compilato nelle lingue: tedesca, inglese, francese e italiana — è fatto in modo da potersi con facilità applicare al parabrezza della vettura, così da poterne consentire la periodica consultazione.

LE DUE ZONE IN CUI È DIVISA L'AUSTRIA NEI RIGUARDI DELLA CIRCOLAZIONE.

Per l'incremento delle correnti turistiche in Italia.

Presso il Ministero delle Corporazioni, sotto la presidenza dell'On. Fassini, ha tenuto la sua sesta riunione il Comitato tecnico corporativo per l'esame della situazione turistico-alberghiera.

Nelle precedenti riunioni — tenute i giorni 6, 11 e 22 febbraio e 4 e 5 marzo del corrente anno e di cui demmo notizia nel fascicolo di maggio di questa Rivista — il Comitato confermò l'opportunità: 1) di istituire uno speciale assegno turistico per i turisti stranieri e italiani residenti all'estero; 2) di svolgere una particolare e adeguata azione di propaganda per l'incremento delle correnti turistiche; 3) di stabilire adeguate agevolazioni ferroviarie per i turisti dell'estero; 4) di svolgere un'azione tendente a migliorare la situazione alberghiera nelle sue esigenze di convenienti e ridotte tariffe di energia elettrica, imposizioni tributarie e misure di affittanza, nonchè di una più sostenibile sistemazione del debito alberghiero; 5) di istituire nei capoluoghi di provincia delle Commissioni intersindacali per la riduzione dei canoni di affitto delle aziende alberghiere che versino in condizioni di particolare disagio; 6) di promuovere l'applicazione dello schema di contratto di locazione per gli immobili a uso alberghiero stipulato nel giugno 1934 tra la Federazione nazionale dei proprietari di fabbricati e la Federazione nazionale alberghi e turismo.

Il 29° volume della Enciclopedia Italiana.

In continuazione della lettera « R », la grande *Enciclopedia Italiana* fondata da Giovanni Treccani ha pubblicato il suo 29° volume, che comprende altre 1042 voci e 78 rinvii, con 925 illustrazioni in nero intercalate, oltre a 259 tavole in rotocalco, 8 illustrazioni e 4 carte geografiche a colori fuori testo. Per la geografia le più importanti voci del volume sono: Renania, Rodi, Romagna.

Un particolare cenno merita la voce « Roma », per la quale 37 collaboratori hanno redatto ben 339 pagine di testo integrate da 315 illustrazioni e 107 tavole in rotocalco; in modo da offrire un preciso ed ampio compendio di archeologia, storia, diritto, religione, letteratura ed arte di Roma dall'antichità sino ad oggi.

Hanno partecipato alla compilazione del 29° volume della grande *Enciclopedia Italiana Treccani* 454 collaboratori, tra i quali gli Accademici d'Italia Giovannoni, Nallino e Tucci ed i Senatori Gentile, Fedele e Mazzoni

Ettore Modigliani. – *Catalogo della R. Pinacoteca di Brera.* – Presso la R. Pinacoteca di Brera, Milano 1935-XIV: L. 6.

P. Placido da Pavullo. – *Annuario Francescano per l'Italia.* – Libreria del Collegio Missionario, Reggio Emilia 1935-XIII, 310 pag.

Camillo Canali. – *Vogliamo conoscere l'Asia?* – Arti Grafiche Bertarelli, Milano-Roma 1936-XIV, 52 pag., 98 tav. fuori testo, 5 cartine geografiche, 6 ill. nel testo.

Prof. Dott. Mario Casalini. – *Le istituzioni culturali di Roma.* – Arti Grafiche Bertarelli, Milano-Roma 1935-XIV, 346 pag. e diverse illustrazioni: L. 75.

Francesco Penta - Guido Del Vecchio. – *Lave Vesuviane dei principali centri estrattivi.* – Fondazione Politecnica Mezzogiorno, Napoli 1936-XIV, 102 pag., con prospetti e statistiche: L. 10.

Elenco degli Indirizzi Telegrafici Abbreviati e convenuti nel Regno d'Italia. – Edizione 1936-XIV, Editrice Annuari S. A., Sanremo, 207 pag.: L. 90.

Guide du Pneu Michelin - 1936. – Services de Tourisme Michelin, Paris. – 1078 pag., con molte cartine e numerosissime piante di città: Frs. 20.

Touring Club du Congo Belge. – *Carte Routière de l'Est du Congo Belge et de l'Est Africain Anglais au 2.000.000.* – Bruxelles 1936: Frs. 20.

Eugenio Levati. – *Milano Sanitaria 1936-XIV.* – Maggioni, Milano 1936-XIV, 470 pagine.

Pierre Bonardi. – *Servizio Stampa A. O.* – Beltrami, Firenze 1936-XIV, 252 pag.: L. 9.

Gustavo Cristi. – *Storia del Comune di Ariano Polesine.* – Consorzio di Bonifica dell'Isola di Ariano 1934-XII, 346 pagine.

Saverio Gallucci. – *La Somalia Italiana.* – Ist. Pavoniano Artigianelli, Milano 1936-XIV, 135 pag.: L. 6.

Ordinamenti e gerarchie d'Italia per l'anno 1936-XIV. – Ravagnati, Milano, 650 pag., ill.: L. 35.

Arrigo Ancona. – *Gli aggressivi chimici e la difesa della popolazione civile.* – Cappelli, Bologna 1936-XIV, 123 pag., ill.: L. 4.

Alfredo Oriani. – *L'ora d'Africa.* – Cappelli, Bologna 1935-XIII, 167 pag.: L. 8.

Corrado Masi. – *Italia e Italiani nell'Oriente vicino e lontano* (1800-1935). – Cappelli, Bologna 1936-XIV, 219 pag.: L. 14.

Biagio Pace. – *La Libia nella politica fascista.* – Principato, Messina 1935, 143 pag.: L. 8.

Antonio De Campo. - *Nuoro, Guida-Annuario 1934-XII* – G. Chiesa, Udine, pag. 455, con numerose illustrazioni, una pianta e due cartine geografiche. Esclusività di vendita, Libreria Giulio Melgaroli, Nuoro: L. 10.

Istituto Centrale di Statistica. – *Statistica del movimento della Navigazione per l'anno 1933.* – Volume unico. – I. Failli, Roma 1936-XIV, 394 pag.: L. 20.

Reichsherbergerverzeichnis 1936. – Reichsverband für Deutsche Jugendherbergen, Berlin, 387 pag., ill.: L. 5,50.

Prof. Simone Weber. – *Memorie del borgo e della chiesa di S. Martino Trento.* – Scuola Tip. Arcivescovile Artigianelli, Trento 1936-XIV, pag. 81, con 13 illustraz.

MARIO BARATTA. – *I Terremoti in Italia.* – Vol. VI delle Pubblicazioni della « Commissione Italiana per lo Studio delle Grandi Calamità », a cura della R. Accademia dei Lincei, Le Monnier, Firenze 1936-XIV, 177 pagine, 2 tavole e una carta geogr.: L. 5.

L'Africa (Cenni di geografia fisica, politica ed economica). – Istituto Coloniale Fascista, Roma 1936-XIV, pag. 30 con 5 cartine: L. 3.

GIACOMO ALBERGHINA. – *L'Asfalto e il problema dei carburanti in Italia,* con prefazione di L. A. Reber, Palermo 1936-XIV, 63 pag.: L. 4.

C. NORDHOFF e J. NORMAN HALL. – *Gli ammutinati del Bounty.* – Collezione « Frontiere », N. 7, Bemporad, Firenze 1936-XIV, pag. 320: L. 12.

IVO DROANDI. – *Il Cammello.* – Storia Naturale - Anatomia - Fisiologia - Zootecnica - Patologia, con prefaz. di S. E. A. Lessona, Istituto Agricolo Coloniale Italiano, Firenze 1936-XIV, 843 pag., 188 ill.: L. 50.

ENTE TURISTICO PROVINCIALE DI NOVARA - DELEGAZIONE DI DOMODOSSOLA. – *Note sul progetto di una autostrada sotto il Sempione.* – A cura del Dott. Ing. M. Bologna. - Pag. 40 con illustraz. Tip. C. Antonioli, Domodossola 1936-XIV. S. i. p.

CARLO BATTISTI. – *I nomi locali dell'Alta Venosta.* – Parte I, vol. I del Dizionario Toponomastico Atesino, Rinascimento del Libro, Firenze 1936-XIV, 457 pag., 1 carta: L. 75.

GIOVANNI MARIOTTI. – *Itinerari ghiotti.* – Pag. 192. Edito a cura della S. A. Terme di S. Pellegrino 1936-XIV: L. 5.

ANGELO VACCARO. – *Fidelis Petilia.* – Obelisco, Palermo 1933-XI, 227 pag. e numerose illustraz.: L. 20.

GIACOMO GUIGLIA. – *L'India e gli Inglesi.* – 190 pag.: L. 10; GIORGIO MOLFINO. – *Il Canale di Suez e il suo regime internazionale.* – 118 pag.: L. 8, rispettivamente N. 1 e 2 della serie « Cronache di Politica e di Economia », E. degli Orfini, Genova 1936-XIV.

ENRICO PAPPACENA. – *Arte antica e scienza moderna.* – Gualdi, Carpi 1936-XIV, 592 pag.: L. 10.

ANGELO GUALDI. – *Calendario Sagre-Fiere, Mercati d'Italia 1936,* 322 pag.: L. 5. – *Sagre-Fiere, Mercati d'Italia 1936,* 544 pag.: L. 8,50, Gualdi, Carpi 1936-XIV.

EUGENIO VERZONE. – *Istruzione sulla compilazione di schizzi planimetrici sul terreno con dispositivi brevettati (quadrettatore e mascherine millimetrate).* – 2ª ediz., Tip. Waimberg, Biella 1933, 37 pagine.

A. R. TONIOLO – UGO GIUSTI. – *Lo spopolamento montano nelle Alpi Lombarde (Note introduttive e riassuntive).* – Estratto da « Studi e monografie dell'Istituto Nazionale di Economia Agraria », a cura dell'Istituto Nazionale di Economia Agraria, Roma 1935-XIV, 53 pag., 1 carta e 1 schizzo.

CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE: D'ARRIGO AGATINO. – *Ricerche sul regime dei litorali nel Mediterraneo.* – Tip. « Aeternum », Roma 1936-XIV, 172 pag., varî schizzi: L. 50.

D. GUZZINI, E. GHERARDI. – *Il fagiuolo.* – Biblioteca per l'insegnamento agrario professionale. Ramo Editoriale degli agricoltori, Via Vittorio Veneto (Palazzo Margherita), Roma 1936-XIV, pag. 54, ill.: L. 2,50.

V. MANVILLI. – *L'Azoto in agricoltura.* – Biblioteca per l'insegnamento agrario professionale. Ramo Editoriale degli agricoltori, Via Vittorio Veneto (Palazzo Margherita), Roma 1936-XIV, pag. 68, ill.: L. 2,50.

Napoleone all'Isola d'Elba. – Suoi studi e progetti siderurgici esposti in alcuni documenti inediti interpretati e commentati dal Dott. Antonio Piccinini, edito a cura della Società « Ilva » - Altiforni e Acciaierie d'Italia, Genova.

CESARE SPELLANZON. – *Storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia.* – Volume III. Dall'elezione di Papa Pio IX all'inizio della Guerra d'Indipendenza. Con oltre 850 illustrazioni nel testo. Editore Rizzoli e C., Milano: L. 40. Sconto del 10 % ai Soci del T. C. I.

PIER LUIGI BUCCIANTINI. – *Frulli e Schioppettate.* – Agnelli, Milano 1936-XIV, 179 pag.: L. 8.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,20)
Soci Quinquennali	L. 75,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede .	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Statistica dei Soci al 30 Aprile 1936-XIV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 aprile 1936............		N. 175 770
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1936 alla stessa data		» 27 241
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1935	N. 237 974	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 30 aprile 1936................	» 2 550	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 aprile 1936 ...	» 10 949	
		» 251 473
Totale Soci...		N. 454 484

Direttore: Sen. CARLO BONARDI

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50